ANDRZEJ PEREPECZKO

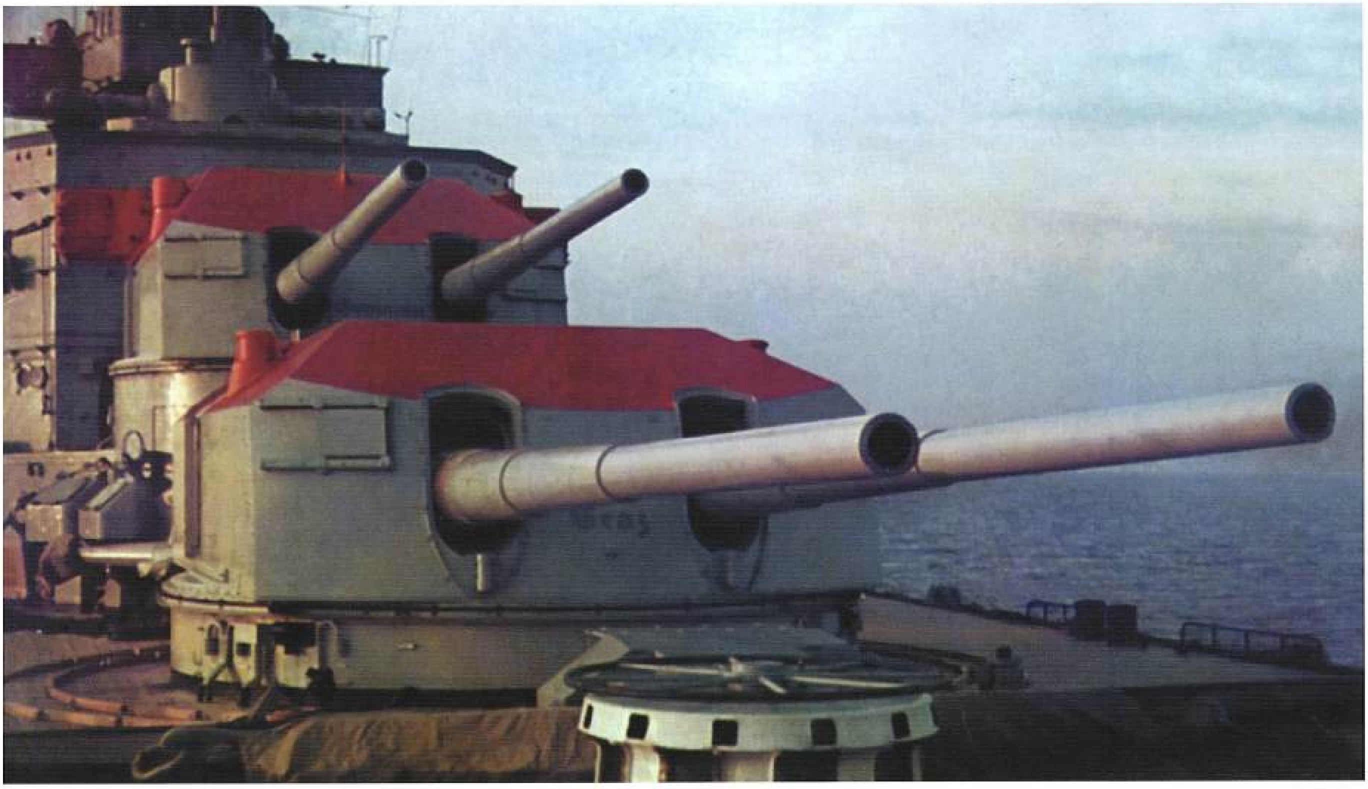
ENCYKLOPEDIA OKRĘTÓW WOJENNYCH

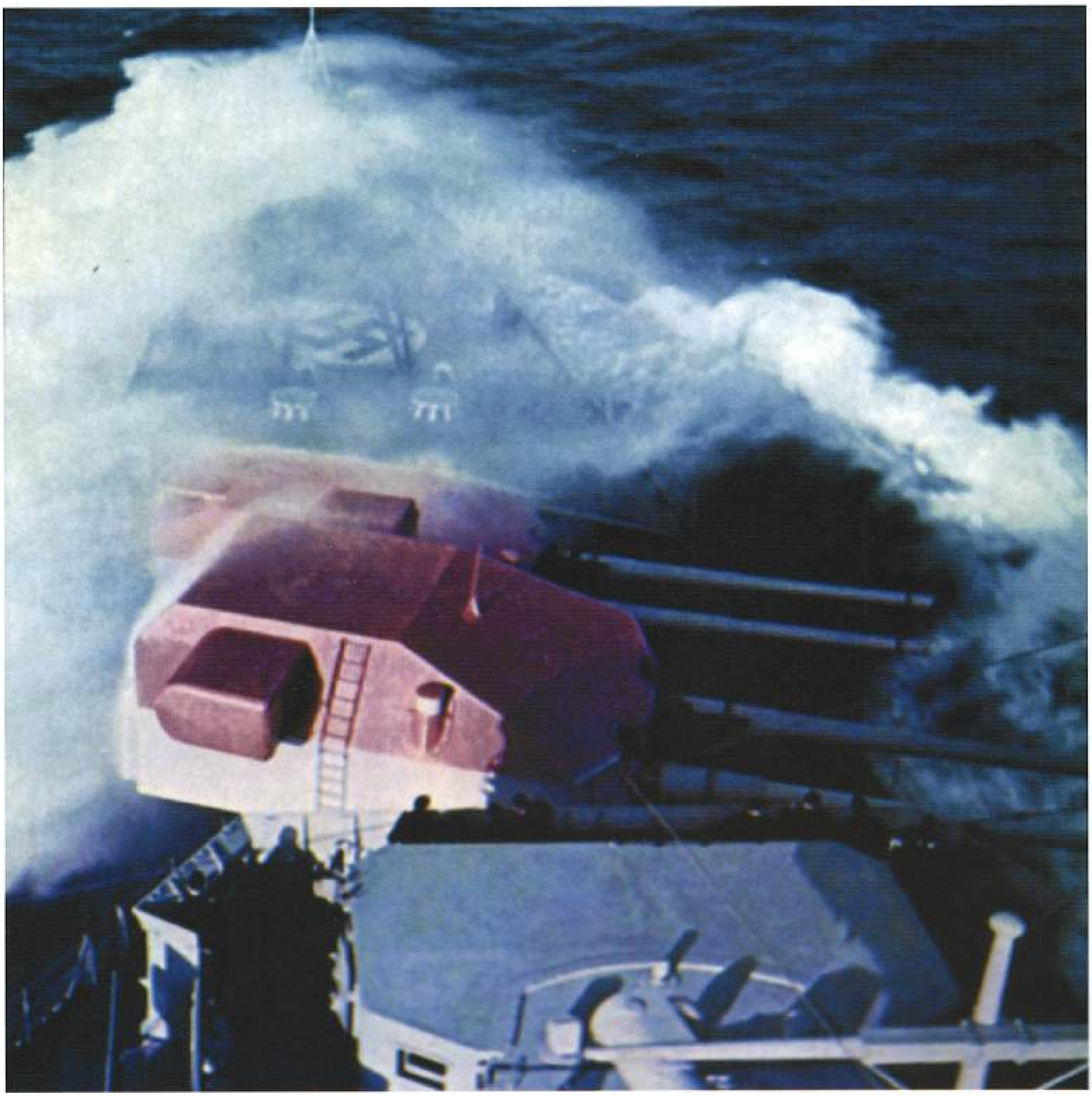
35

NIEMIECKIE KRĄŻOWNIKI TYPU ADMIRAL HIPPER cz. 3



AJ-PRESS





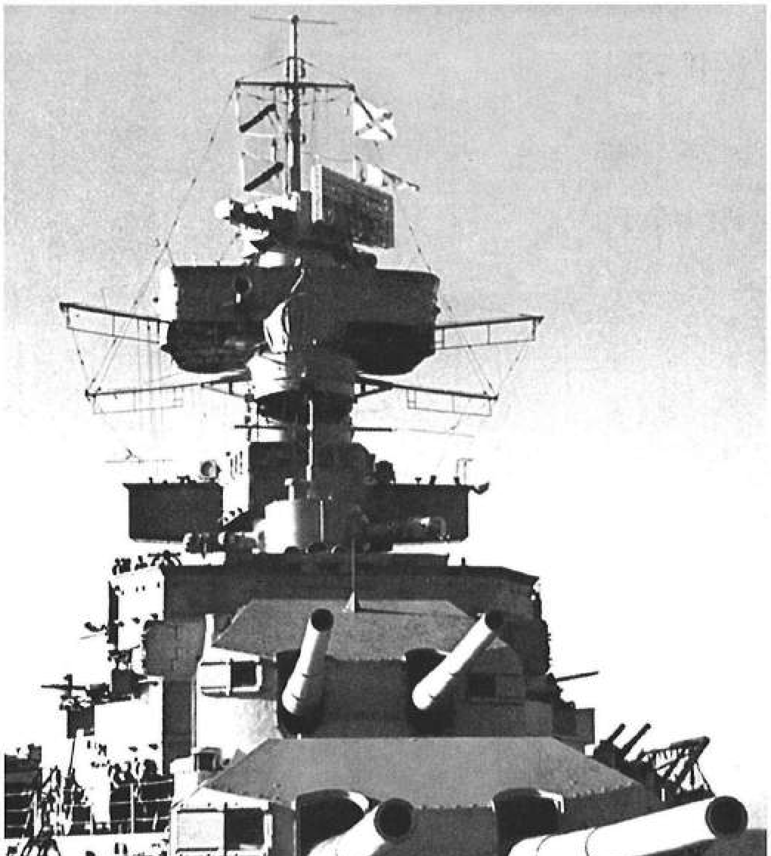
◄▲ Dziobowe wieże artylerii głównej *Prinz Eugena* z dachami i skosami pomalowanymi na karminowo. Takie malowanie wież wprowadzono na krążowniku w październiku 1940 roku. Wieże miały swoje nazwy wymalowane na przedzie. Wieża A zwała się Graz, B — Braunau / fot. Urbahns, ze zbiorów AJ–Pressu

◄▲ Prinz Eugen's forward main gun turrets with roofs and slopes painted in crimson. The turrets were painted this way in October 1940. The turret's names were painted on forward. Turret A was called 'Graz', turret B — Braunau. / photo Urbahns, AJ–Press archive

ENCYKLOPEDIA OKRĘTÓW WOJENNYCH

ANDRZEJ PEREPECZKO

NIEMIECKIE KRĄŻOWNIKI TYPU ADMIRAL HIPPER cz. 3



AJ-PRESS

ENCYKLOPEDIA OKRĘTÓW WOJENNYCH® 35

AJ – PRESS
ul. Chrobrego 32
80–423 GDAŃSK
tel./fax: (+48–58) 344 99 73
tel. kom.: 0-601 31 18 77
www: http://aj-press.com
e-mail: sklep@aj-press.com

Red. nacz. serii: Adam Jarski
Redakcja: Katarzyna B. Kwiatkowska
Proj. graf. okładki i strony tytułowej: Adam Jarski
Rys. na okładkę: Grzegorz Nawrocki
Tłumaczenie: Jan Szkudliński
Plansze barwne: Sławomir Zajączkowski
Rysunki: Witold Koszela
Rysunki 3D: Sławomir Janik
Skład: Katarzyna B. Kwiatkowska
Korekta: Anna Szczepińska

Druk: Drukarnia POZKAL, ul. Cegielna 10/12, 88-100 Inowrocław, tel. (0–52) 354 27 00

Dystrybucja krajowa i zagraniczna: AJ–PRESS, ul. Chrobrego 32, 80-423 Gdańsk, tel./fax (0–58) 344 99 73, sklep@aj-press.home.pl

IBG sc, ul. Znicza 21, Warszawa, tel./fax (0–22) 610 86 95

Księgarnia PELTA, ul. Świętokrzyska 16, 00-950 Warszawa, tel. (22) 828-57-78

Dystrybucja zagraniczna: INTERMODEL, 267 24 Hostomice, Nadrazni 57, tel/fax: +420–311 584 825, intermodel@atlas.cz, CZECH REPUBLIC

„*AIR*CONNECTION", Box 21227, R.P.O Meadowvale, Mississauga ON, L5N 6A2 CANADA, phone: (+1) 905 785–0016, fax: (+1) 905 785–0582, sale@airconnection.on.ca, *wyłączność na terenie USA i Kanady*

ISBN 83 – 7237 – 155 – 5

PRINTED IN POLAND

dwieście sześćdziesiąta publikacja AJ-Pressu

Na stronie tytułowej: Dziobowe wieże artylerii głównej *Prinz Eugena* z dachami i skosami pomalowanymi na karminowo. Takie malowanie wież wprowadzono na krążowniku w październiku 1940 roku. Wieże miały swoje nazwy wymalowane na przedzie. Wieża A zwała się Graz, B — Braunau / fot. Urbahns, ze zbiorów AJ–Pressu

Page 1: *Prinz Eugen's forward main gun turrets with roofs and slopes painted in crimson. The turrets were painted this way in October 1940. The turret's names were painted on forward. Turret A was called 'Graz', turret B — Braunau. / photo Urbahns, AJ–Press archive*

Na okładce: *Prinz Eugen wpływający do portu w Świnoujściu zimą* / malował Grzegorz Nawrocki

On the cover: *Prinz Eugen entering Swinemünde harbor in the Winter / artwork by Grzegorz Nawrocki*

Rok przełomu

Rok 1941

Prinz Eugen

Jak wspomniano w poprzedniej publikacji (Ciężkie krążowniki typu Admiral Hipper cz. 2, Encyklopedia Okrętów wojennych nr 34) *Prinz Eugen*, trzeci z kolei w tej serii, spędził ostatnie miesiące 1940 roku oraz pierwszy miesiąc 1941 roku na rozmaitych postoczniowych próbach i ćwiczeniach, służących przede wszystkim zgraniu poszczególnych działów licznej załogi, a także na pobycie w stoczni Deutsche Werke w Kilonii w okresie od 25 stycznia do 8 kwietnia.

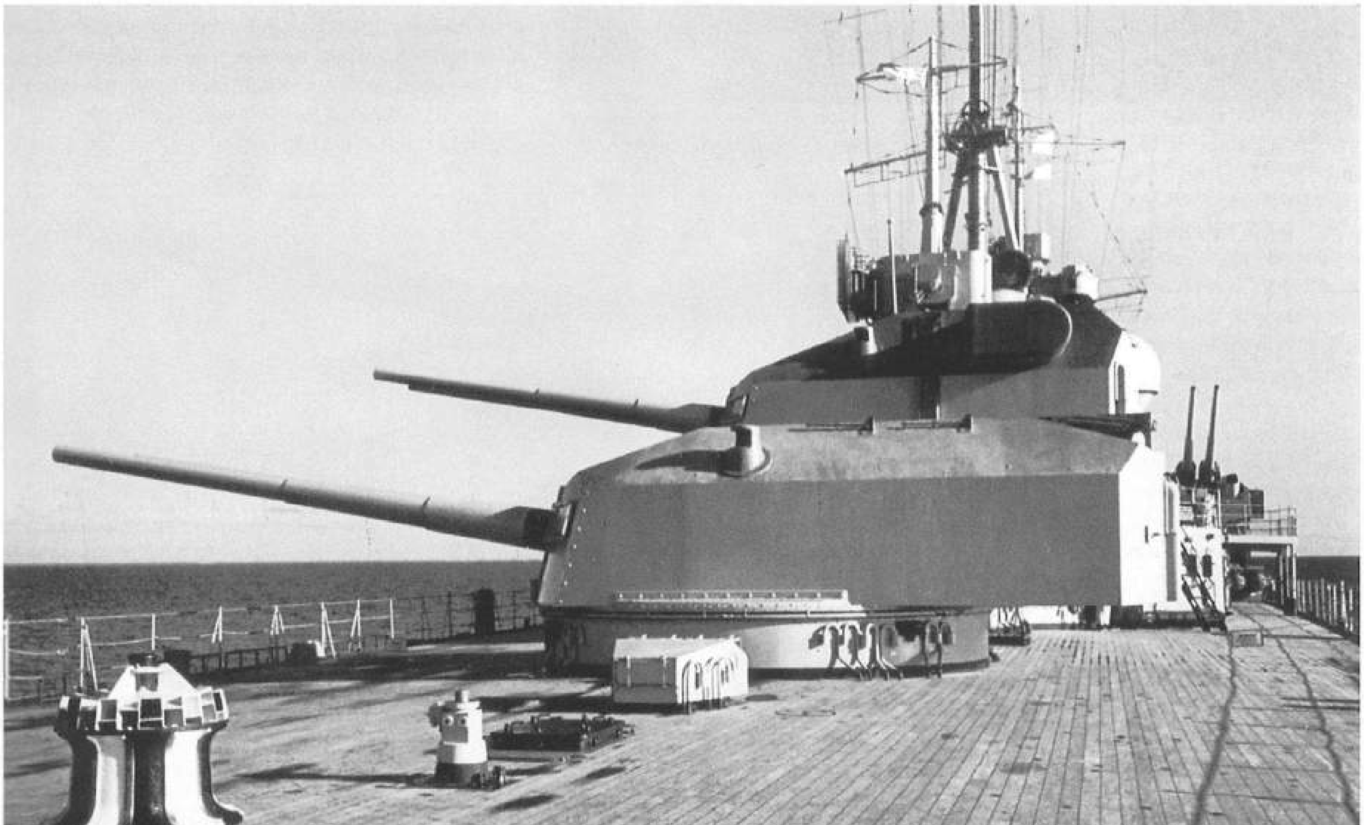
Po powrocie z atlantyckiego wypadu krążownika *Admiral Hipper* Grossadmiral Raeder potrzebował koniecznie jakiegoś znaczącego sukcesu, mogącego potwierdzić słuszność jego koncepcji prowadzenia wojny na morzu przy pomocy wypadów krążowniczych ciężkich okrętów na dalekie akweny oceaniczne. Sukces ten potrzebny był tym bardziej, że w miarę upływu czasu coraz większe efekty odnosić poczęła U-bootwaffe pod dowództwem coraz bardziej znaczącego konkurenta Raedera, wtedy już kontradmirała, Karla Dönitza.

Aby zrealizować wyżej przedstawione zamiary, przygotowano plan krążowniczego rajdu dwóch ciężkich okrętów: dopiero co wykańczanego w pośpiechu pancernika *Bismarck* oraz ciężkiego krążownika *Prinz Eugen*.

W ramach przygotowań do tego rajdu przeprowadzono — poza innymi ćwiczeniami — w dniu 13 kwietnia 1941 roku w okolicach Gdyni próbę prędkości przy 74% wyporności pełnej. Uzyskano tam prędkość 32,837 węzła (13 listopada 1940 roku przy takich samych warunkach prędkość na mili pomiarowej wyniosła 33,5 węzła).

Począwszy od 17 kwietnia rozpoczęto wspólne ćwiczenia z pancernikiem *Bismarck*, również w rejonie Gdyni. Były to ćwiczenia rozmaitego rodzaju, jak na przykład przekazywanie wiadomości, ćwiczenia radiolokacyjne, działań obrony przeciwpodwodnej, wspólne prowadzenie ognia artylerią różnych kalibrów itp.

Ćwiczenia zakończono 22 kwietnia i *Prinz Eugen* skierował się do Kilonii. Następnego dnia, płynąc w kil-



▼ *Prinz Eugen* sfotografowany na wodach Morza Bałtyckiego pod koniec 1940 roku. Na pierwszym planie rufowe wieże artylerii głównej przygotowane do ćwiczeń artyleryjskich / ze zbiorów autora

▼ *The Prinz Eugen photographed on the Baltic Sea late in 1940. In the foreground the aft artillery turrets prepared for practice. / author's archive*

waterze jednostki Sperrbrecher *Rothenburg* o godzinie 15.01, gdy obie jednostki znajdowały się na wodach Zatoki Kilońskiej, nastąpił gwałtowny wybuch miny w odległości zaledwie 15 metrów[1] od prawej burty krążownika na wysokości dziobowej wyrzutni torped.

Wskutek olbrzymiego wstrząsu zawory szybkiego zamykania spowodowały odcięcie dolotów pary zarówno do turbin napędu głównego, jak i do pracujących turboprądnic, na całym okręcie zgasło oświetlenie i zatrzymały się wszystkie pracujące silniki elektryczne, czyli nastąpił typowy „black out", jak taką awaryjną sytuację określa się potocznie w marynarskim słownictwie. Na domiar złego nie wystartowały — co powinno bezwzględnie nastąpić w takiej sytuacji — diesel-prądnice.

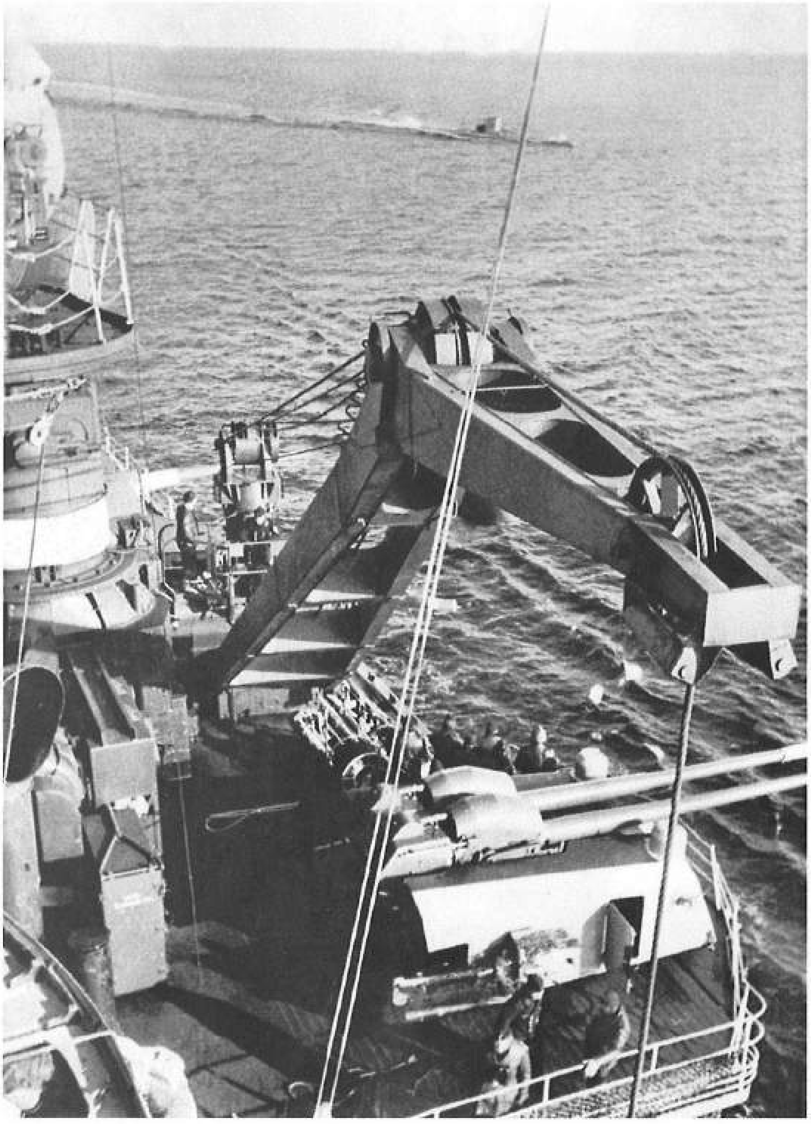
Prinz Eugen dryfował martwy, ale natychmiast do pracy ruszyły siłowniane ekipy awaryjne i po 15 minutach uruchomiono maszyny sterowe, a następnie kolejne zespoły turbin. O 15.45 krążownik ożył i skierował się... prosto na dok pływający „C" w kilońskiej stoczni.

Tam okazało się, że uszkodzone zostały niektóre łożyska wałów napędowych, nastąpiły przecieki w zbiornikach wody zasilającej, popękały śruby fundamentowe jednej turboprądnicy, a także nastąpił szereg innych uszkodzeń, między innymi w urządzeniach dalocelowników radiolokacyjnych i kierowania ogniem.

Jak stwierdzono, mina denna została zrzucona przez samoloty brytyjskie, które parę dni wcześniej dokonały nocnego nalotu na port w Kilonii i jego okolice.

Wskutek uszkodzeń ciężkiego krążownika odwołano wyjście na krążowniczy rajd na Atlantyk zespołu *Bismarck–Prinz Eugen*. Ten ostatni opuścił stocznię w Kilonii dopiero 2 maja i powrócił do Gdyni, gdzie miano dokonać ostatecznych przygotowań do wypadu o nazwie „Rheinübung" (Ćwiczenie Renu), który nawiązywał do kryptonimu operacji ataku na Norwegię — „Weserübung".

Z operacją „Rheinübung" strona niemiecka, a w szczególności Grossadmiral Raeder, wiązała spore nadzieje. Dopiero co zakończony rajd dwóch „groźnych bliźnia-



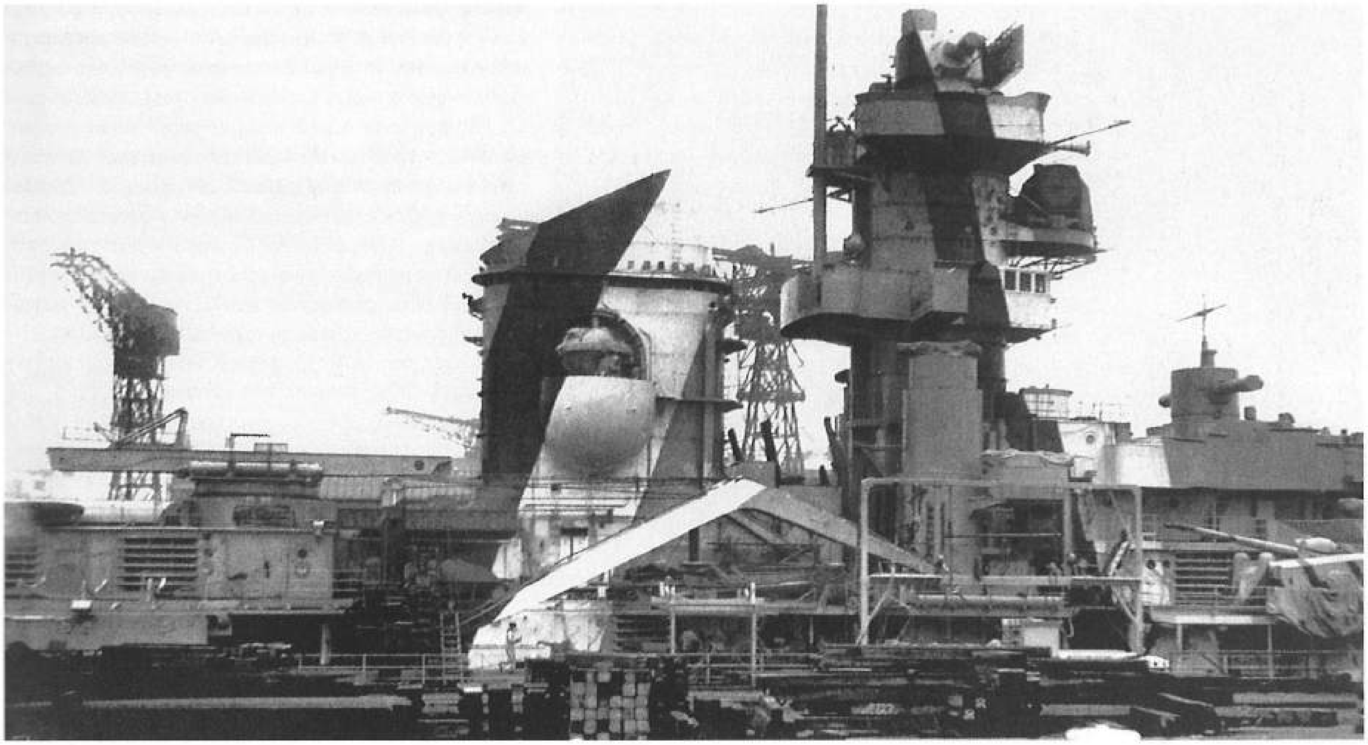
▲ Śródokręcie ciężkiego krążownika *Prinz Eugen*. Na pierwszym planie widoczny jest lewoburtowy dźwig do podnoszenia wodnosamolotów pokładowych i łodzi komunikacyjnych. Zdjęcie to zostało wykonane podczas przygotowań krążownika do operacji „Rheinübung" / ze zbiorów CAW

▲ *Amidships view of the Prinz Eugen. In the foreground the port crane, used to lift seaplanes and utility boats. The picture was taken during preparations to the operation "Rheinübung". / CAW archive*



▶ Dziobowa wieża *Prinz Eugena* przygotowana do oddania strzału. Zdjęcie zostało wykonane podczas ćwiczeń, jakie krążownik prowadził na Bałtyku w kwietniu–maju 1941 roku / ze zbiorów CAW

The forward turret of the Prinz Eugen prepared to fire. The picture was taken during the training made on the Baltic Sea in April–May 1941. / CAW archive



ków", *Scharnhorsta* i *Gneisenaua*, który przyniósł spory sukces w postaci zatopionych 22 statków bez strat własnych, pozwalał liczyć na jeszcze większe sukcesy, tym razem bowiem wysyłano w morze najsilniejszy okręt Kriegsmarine — pancernik *Bismarck*. Posiadał on silne uzbrojenie (8×380 mm, 12×150 mm i szereg dział mniejszych kalibrów), był silnie opancerzony i osiągał prędkość rzędu 30 w. Razem z ciężkim krążownikiem *Prinz Eugen* dowódca zespołu, adm. Günther Lütjens, dysponował następującym uzbrojeniem: 8×380 mm, 8×203 mm, 12×150 mm, 28×105 mm, 28×37 mm plot, 40×20 mm, 12 wyrz. torped kalibru 533 mm, 7 do 9 wodnosamolotów.

Dla porównania zespół *Scharnhorst–Gneisenau* dysponował łącznie następującym uzbrojeniem: 18×280 mm, 24×150 mm, 28×105 mm plot, 32×37 mm plot, 76×20 mm plot plus 12 wyrzutni torpedowych kal. 533 mm oraz osiem wodnosamolotów.

Grossadmiral Raeder, który był osobiście zainteresowany krążowniczymi rajdami ciężkich okrętów, raz jako dowódca Kriegsmarine, a po drugie jako zwolennik takich właśnie działań i rozbudowy ciężkiej floty nawodnej, tak opisuje przygotowania do operacji „Rheinübung" i przytacza argumenty na jej rzecz.

„[...] superpancernik *Bismarck* był na ukończeniu i po wejściu do służby 24 sierpnia 1940 roku wkrótce miał osiągnąć gotowość bojową. Wszystkie nasze wysiłki skierowaliśmy na zaplanowanie strategii dla jak najlepszego wykorzystania tego okrętu.

▲ *Prinz Eugen* przycumowany do nabrzeża w Kilonii, sfotografowany w kwietniu 1941 roku podczas przygotowań do operacji „Rheinübung". Jak widać na zdjęciu, okręt ma już kompletny kamuflaż belkowy, który został zamalowany po wpłynięciu na wody norweskie / ze zbiorów M. Skwiota

▲ *The Prinz Eugen moored at pier in Kiel, photographed in April 1941 during preparations to the operation "Rheinübung". We can see that the ship's bar camouflage has been completed. It would be painted over when the ship passed to Norwegian waters. / M. Skwiot archive*



[1] Schmalenbach P., Schwerer Kreuzer Prinz Eugen, Herford 1978, s. 146, natomiast Whitley M. J., German Cruisers of World War Two, London 1985, s. 118 — 20–30 metrów.

Dzięki wyjątkowym zdolnościom bojowym, potężnemu opancerzeniu i prawie niezatapialnemu systemowi przedziałów wodoszczelnych, *Bismarck* nie miał sobie równych wśród okrętów przeciwnika. Jednak, tak jak w przypadku naszych pozostałych jednostek, w wielkim stopniu cierpiał na brak towarzyszących mu, zintegrowanych sił lotniczych [...].

W opracowanej strategii dla *Bismarcka* musieliśmy brać pod uwagę tę wielką słabość oraz fakt, że jedynym środkiem zaradczym była niespotykana odporność i siła bojowa pancernika. Jednak cała ta niekorzystna sytuacja nie mogła nas odwieść od użycia pancernika w ofensywie morskiej. Prawdziwą kwestią, nad którą debatowaliśmy, było to, czy wysłać *Bismarcka* w morze od razu, czy też czekać aż jego siostrzany okręt, *Tirpitz*, będzie gotów wyjść w morze razem z nim.

Nie mogło to jednak nastąpić przed późną jesienią lub zimą 1941–1942. Co więcej, nasze ostatnie doświadczenia w działaniach na morzu — w szczególności udane rejsy krążownika *Admiral Hipper* i pancernika kieszonkowego *Admiral Scheer* — wykazały, że nawet pojedyncze okręty mogły osiągać sukcesy na Atlantyku. Zdolność ta automatycznie zmalałaby wraz ze wzrostem podjętych przez przeciwnika środków obronnych —





▶◢ Strzelanie z dziobowych wież artylerii głównej *Prinz Eugena* do celu — z wynikiem bardzo dobrym — było najważniejszym elementem przygotowania jednostki do działań wojennych / fot. Lagemann, ze zbiorów CAW

◥▶ *The most important element of the preparatory tests were the target practices. The Prinz Eugen artillerists got a very good grade for these. / by Lagemann, CAW archive*

▶ *Prinz Eugen* sfotografowany w kwietniu 1941 roku podczas ostatniego etapu przygotowań do operacji „Rheinübung". Okres ten spędził on na wspólnych z pancernikiem *Bismarck* ćwiczeniach prowadzonych na wodach Morza Bałtyckiego i Zatoki Gdańskiej / fot. Drüppel, ze zbiorów A. Jarskiego

▶ *The Prinz Eugen photographed in April 1941 during the final stage of preparations to the operation „Rheinübung". The ship trained along with the battleship Bismarck on the Baltic Sea and in the Danzig Bay. / by Drüppel, A. Jarski archive*



a w szczególności w wyniku zwiększenia przez niego ilości patroli powietrznych. Nieuniknione przystąpienie Stanów Zjednoczonych do wojny w niedalekiej przyszłości, z czym musieliśmy się liczyć, drastycznie zmniejszyłoby nasze szanse na powodzenie takich działań na Atlantyku.

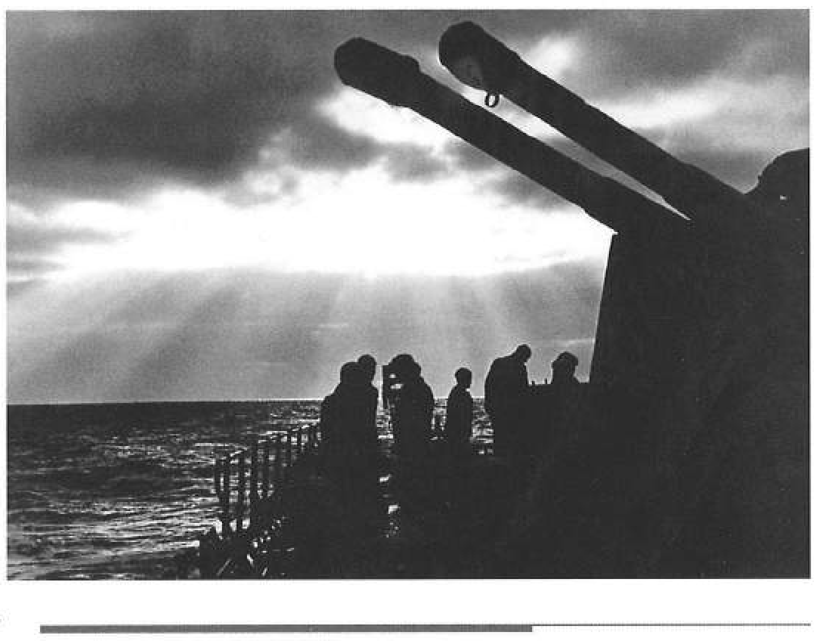
Wszystko to wydawało nam się przekonywującym powodem do nieodkładania użycia *Bismarcka* do jakiegoś nieokreślonego momentu w przyszłości i skłaniało nas do jak najszybszego wysłania go na Atlantyk wraz z nowym krążownikiem *Prinz Eugen*.

Jako część tej samej operacji planowaliśmy jednoczesne wysłanie pancerników *Scharnhorst* i *Gneisenau* z Brestu oraz dużej liczby okrętów podwodnych. Zorganizowaliśmy pokaźną liczbę zbiornikowców i zaopatrzeniowców, które miały zaopatrywać te okręty na morzu. Po maksymalnym wykorzystaniu wszystkich możliwości, *Bismarck* miał powrócić nie do bazy we Francji, lecz do portu macierzystego w Niemczech.

Ważna część tego strategicznego i taktycznego pomysłu została zakłócona awarią maszyn na pancerniku *Scharnhorst*, która wyłączyła okręt ze służby na kilka miesięcy. Z kolei, 6 kwietnia 1941 roku, *Gneisenau* otrzymał trafienie torpedą zrzuconą z samolotu, a kilka dni później został trafiony czterema bombami, które uszkodziły go do tego stopnia, że musiał na pewien czas wejść do doku w celu dokonania napraw.

Mimo faktu, że *Scharnhorst* i *Gneisenau* były teraz definitywnie wyłączone z akcji, nadal uważałem, iż należy przeprowadzić operację, aby nie tracić cennego czasu, którego prawdopodobnie nie dałoby się już nadrobić. Jako że *Prinz Eugen* pechowo wszedł na minę i musiał chwilowo wejść do doku w celu dokonania napraw, operację musieliśmy odłożyć do połowy maja. [...]

Decyzja o wysłaniu *Bismarcka* była jedną z najtrudniejszych, jakie osobiście musiałem podjąć w czasie tej wojny. Przede wszystkim Sztab Wojny Morskiej, przygotowując operację, kierował się przesłankami, które teraz stały się nierzeczywiste. Rejs *Bismarcka*, początkowo zaplanowany jako część wielkiej operacji, teraz musiał stać się pojedynczym, izolowanym przedsięwzięciem. Nieprzyjaciel mógł skoncentrować swoje wszystkie siły morskie przeciwko temu małemu zespołowi, w ten sposób niezmiernie zwiększając ryzyko akcji. [...]



▶ Ćwiczenia *Prinz Eugena* były prowadzone w różnych warunkach atmosferycznych, obejmowały również manewry nocne. Na zdjęciu załoga krążownika podczas przygotowań do ćwiczeń nocnych / ze zbiorów CAW

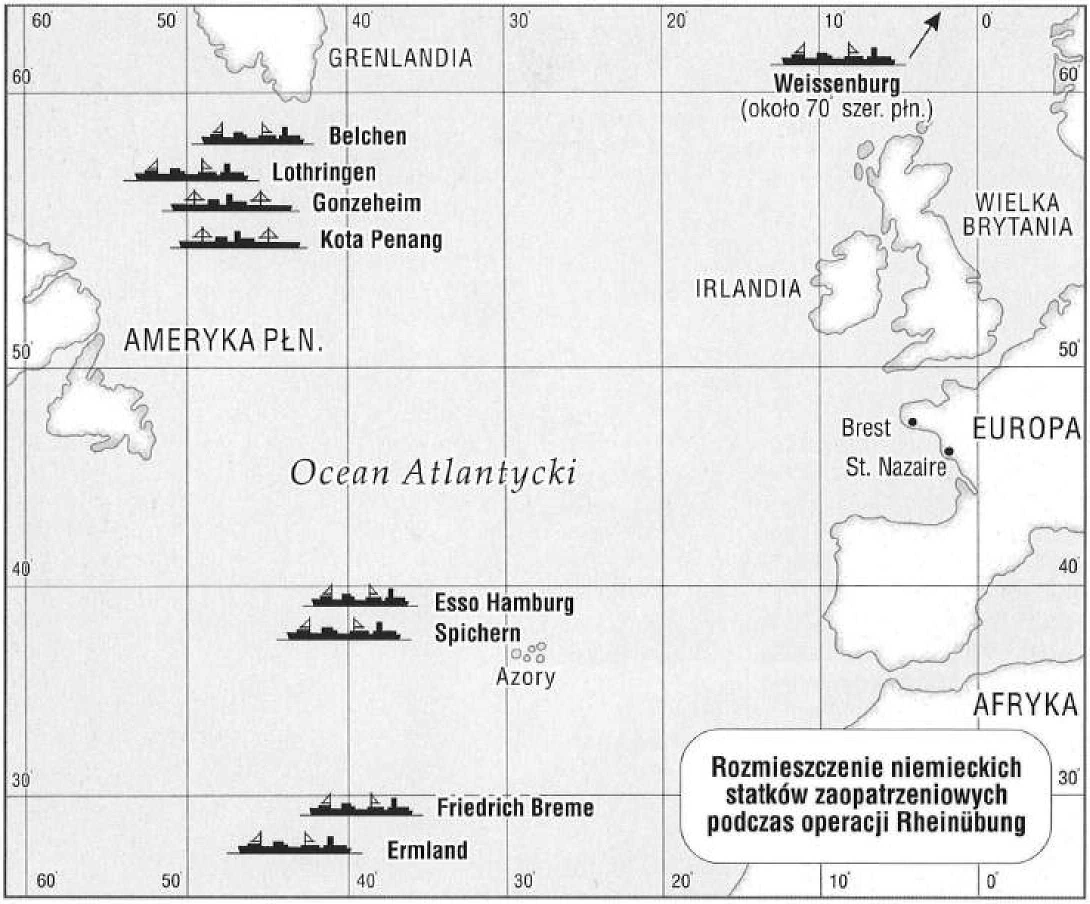
▶ *The Prinz Eugen practiced in variable weather conditions and during night. The crew prepares themselves to night practice. / CAW archive*

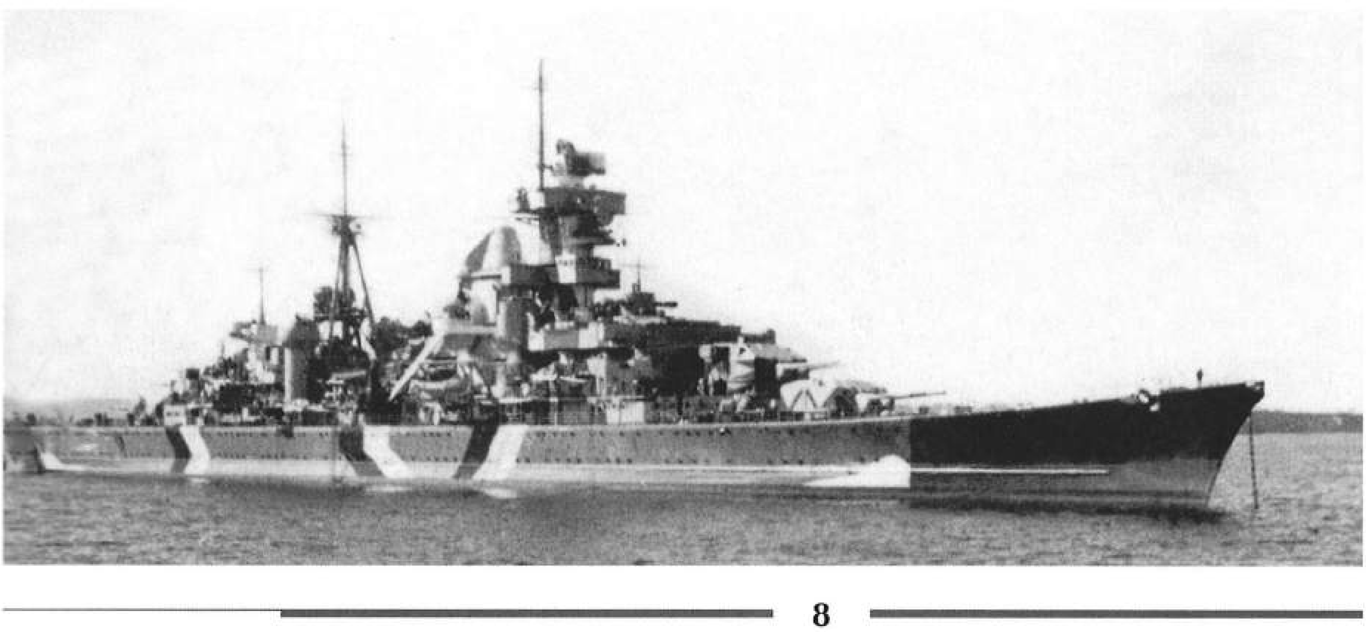
Wśród nieoczekiwanych trudności, jakie napotkałem podejmując decyzję, była osobista postawa Hitlera. Kiedy poinformowałem go o planowanej operacji, nie odrzucił jej, jednak jego postawa zdradzała, że nie w pełni się z nią zgadzał. Decyzję o jej rozpoczęciu pozostawił mnie. Wtedy, na początku maja, admirał Lütjens odbył długą rozmowę z Hitlerem w Gdyni, w czasie której nie tylko szczegółowo zdał relację ze swych doświadczeń na Atlantyku, gdy dowodził pancernikami *Scharnhorst* i *Gneisenau*, ale również przedstawił swe poglądy dotyczące taktycznego użycia *Bismarcka*. Wspomniał także o niebezpieczeństwie ze strony lotniskowców, na jakie wystawiony był pancernik.

Dopiero po starannej analizie wszystkich zaistniałych okoliczności wydałem rozkaz przeprowadzenia operacji. 21 maja rozpoczął się dramatyczny i elektryzujący wypad"[2].

Jak wspomina Raeder, bardzo ważnym elementem planowanej korsarskiej wyprawy był problem zaopatrzenia w paliwo. Stawał się on jeszcze bardziej palący w przypadku wysłania na ocean równocześnie dwóch ciężkich okrętów, których siłownie nie należały do paliwooszczędnych. Jedyną możliwością rozwiązania przedstawionego problemu było zorganizowanie zaopatrzenia w morzu z wysłanych wcześniej zbiornikowców i zaopatrzeniowców, które oczekiwałyby w ustalonych punktach oceanu. Oczywiście taka operacja morska narażona była na niebezpieczeństwo wykrycia, jednakże Atlantyk jest obszerny, a ówczesne środki wykrywania (samoloty, radar, okręty patrolowe) były mało doskonałe, tak że istniała

[2] Raeder E. M., Moje życie, Gdańsk 2001, s. 452–457.





▼ *Prinz Eugen* na wodach Zatoki Gdańskiej sfotografowany w maju 1941 roku, kilka dni przed rozpoczęciem swojej pierwszej operacji bojowej / ze zbiorów W. Rusiniaka

▼ *The Prinz Eugen in the Danzig Bay. The picture was taken in May 1941, a few days before the ship went on her first combat cruise. / W. Rusiniak archive*



spora szansa na powodzenie, co zresztą do czasu potwierdzała praktyka.

Dla zobrazowania potrzeb paliwowych wystarczą następujące dane: pancernik *Bismarck* spalał 0,986 tony oleju opałowego na każdą przebytą milę morską z prędkością ekonomiczną 17 węzłów, czyli przeszło 402 tony na dobę; przy prędkościach większych zużycie paliwa rośnie w przybliżeniu do trzeciej potęgi w stosunku do prędkości (przy prędkości 30 w około 5,4 tony na milę morską, czyli 162 t/h!).

Dowództwo Kriegsmarine przewidziało następujące rozstawienie zbiornikowców oraz statków zaopatrzeniowych na oceanie:

- dwa statki zaopatrzeniowe: *Gonzeheim* i *Kota Penang* miały oczekiwać w pozycji 300 mil na południe od Przylądka Farewall na Grenlandii,
- zaopatrzeniowiec *Ermland* — w połowie drogi między Azorami i Małymi Antylami,
- *Spichern* — 400 mil na zachód od Fayal,
- zbiornikowce: *Belchen* — 120 mil na południe od przylądka Farewell, *Esso Hamburg* — 450 mil na północny zachód od Fayal, *Friedrich Breme* — 700 mil na południowy zachód od Fayal, *Weissenburg* — 400 mil na południowy wschód od Jan Mayen (pozycja 70°N i 1°W).

17 maja w nocy z La Pallice wyszły w morze pierwsze dwa zaopatrzeniowce, a następnie ruszyły inne statki zaopatrzeniowe i tankowce. W rejon zawarty między 45° i 46°N oraz 32° i 35°W na środkowym Atlantyku udały się z portów zachodniej Francji cztery jednostki rybackie: *Freese*, *München*, *August Wriest* i *Lauenburg*, które miały pełnić służbę meteorologiczną głównie dla potrzeb wyprawy.

18 maja o godzinie 10.30 w porcie gdyńskim adm. Lütjens odbył naradę z dowódcami okrętów zespołu: kmdr. Lindemannem z *Bismarcka* i kmdr. Brinkmannem z *Prinz Eugena*. Odprawa trwała bardzo krótko, bo już o godzinie 11.12 holowniki wyciągnęły ciężki krążownik na redę, gdzie dopiero nastąpiło uruchomienie turbin *Prinz Eugena*. Szef maszyn krążownika, kmdr ppor. Graser, obawiał się włączać pompy wody chłodzącej skra-

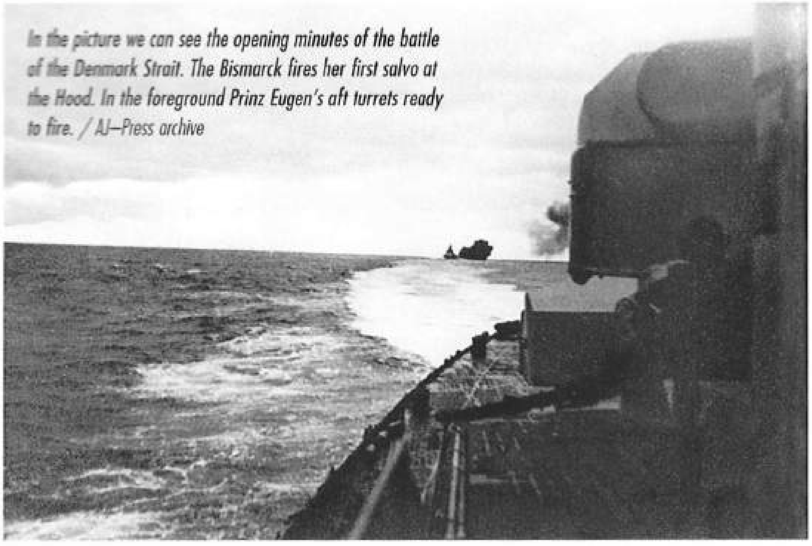
▲ Ciężki krążownik *Prinz Eugen* sfotografowany podczas operacji „Rheinübung". Na podstawie malowania belkowego możemy przypuszczać, że zdjęcie zostało wykonane na wodach Morza Bałtyckiego lub, co bardziej prawdopodobne, podczas zbliżania się niemieckiego zespołu do wybrzeży Norwegii / ze zbiorów autora

▲ *The heavy cruiser Prinz Eugen photographed during the operation „Rheinübung". Because the ship still wears bar camouflage, we can assume that the photo was taken on the Baltic or, more probable, when the German task force approached the Norwegian coast. / author's archive*

Ciężki krążownik *Prinz Eugen* wypływający z fiordów norweskich 21 maja 1941 roku. Aby utrudnić identyfikację jednostki oraz miejsce wykonania zdjęcia, przed oficjalnym jego opublikowaniem zostało ono mocno wyretuszowane przez cenzora wojskowego / ze zbiorów CAW

The heavy cruiser Prinz Eugen leaving the Norwegian fiords. May 21st, 1941. The picture has been largely retouched by the censor to make it difficult to identify the ship and the place she was photographed. / CAW archive





In the picture we can see the opening minutes of the battle of the Denmark Strait. The Bismarck fires her first salvo at the Hood. In the foreground Prinz Eugen's aft turrets ready to fire. / AJ–Press archive

◄ Na zdjęciu widzimy pierwsze minuty pojedynku w Cieśninie Duńskiej: pancernik *Bismarck* strzela pierwszą salwę w stronę *Hooda*. Na pierwszym planie rufowe wieże *Prinz Eugena* przygotowane do rozpoczęcia ognia / ze zbiorów AJ–Pressu

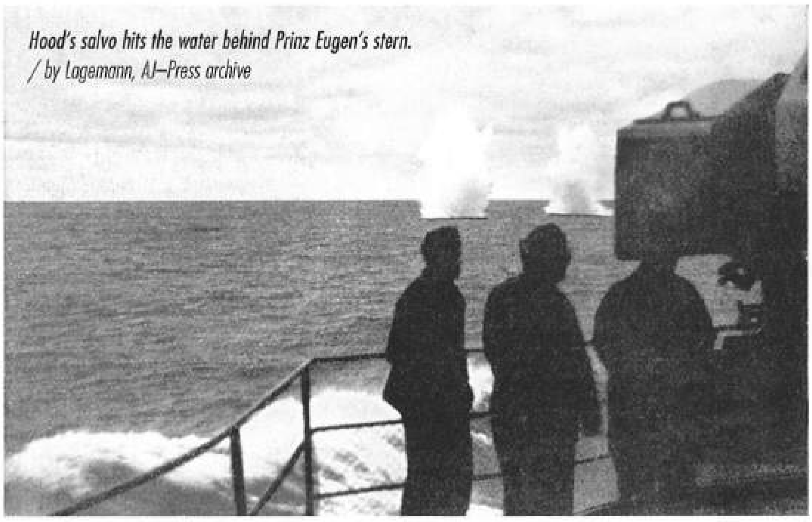
placza na terenie gdyńskiego portu, by brudna i zamulona woda z kanałów nie spowodowała zanieczyszczenia skraplacza.

Po kilkugodzinnych wspólnych z *Bismarckiem* manewrach na redzie ciężki krążownik ruszył o godzinie 21.18 trasą wiodącą na północ od Bornholmu i dalej przez Wielki Bełt na wody Kattegatu i Skagerraku. Na marginesie wyboru trasy, nieco dziwnym wydaje się, że adm. Lütjens zdecydował się na „defilowanie" zespołu nieopodal brzegów neutralnej Szwecji, gdzie należało liczyć się z licznymi pilnymi obserwatorami ruchu na Kattegacie.

19 maja o godzinie 11.25 nastąpiło koło Arkony spotkanie z *Bismarckiem*, który wyszedł w morze z gdyńskiej redy w nocy z 18 na 19 maja krótko po godzinie 2.00.

Następnego dnia o godzinie 13.00 zespół niemiecki został dostrzeżony przez szwedzki krążownik *Gotland*, przystosowany do transportu wodnosamolotów i stawiania min.

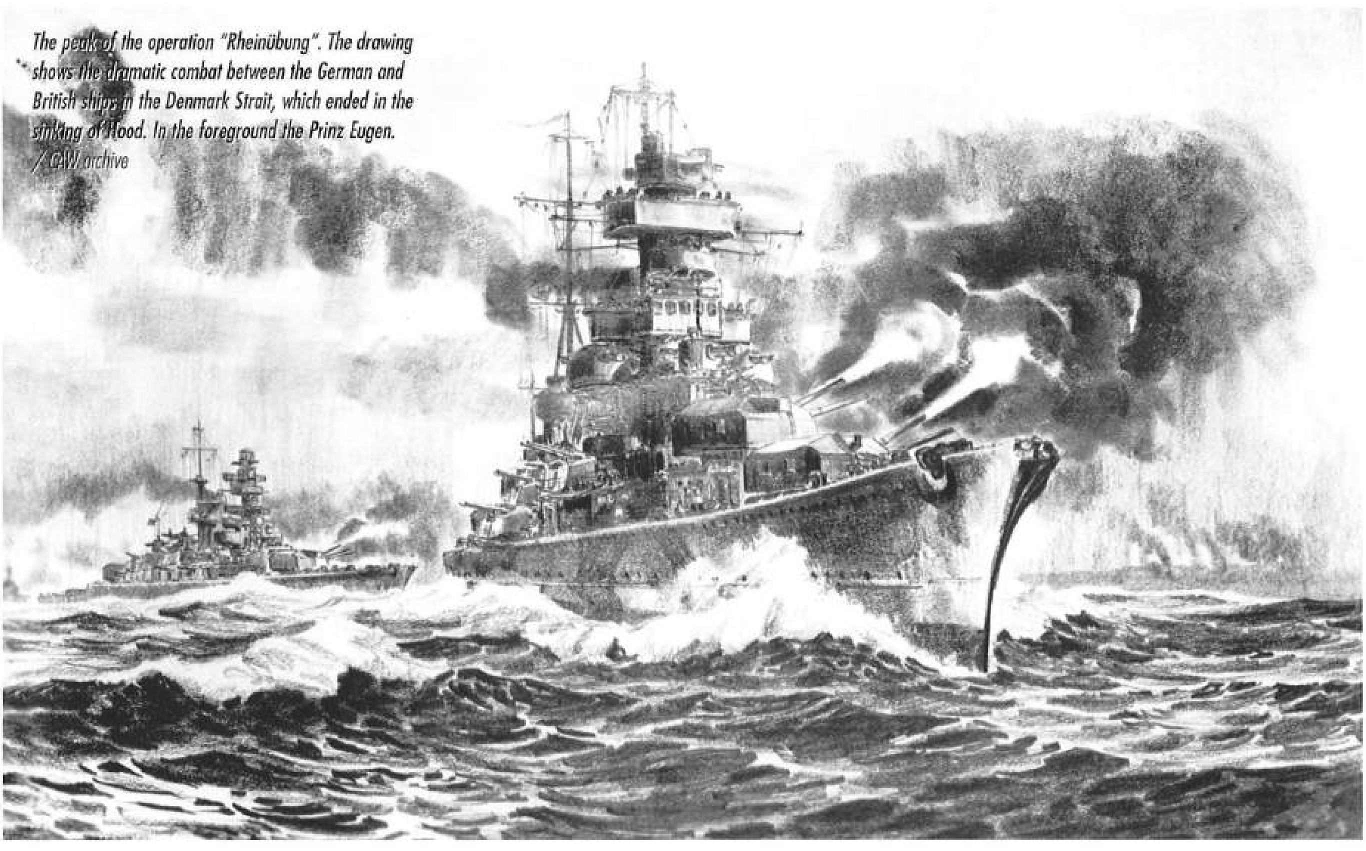
Dowódca *Gotlanda*, komandor Ägren, natychmiast przesłał do Sztokholmu meldunek o przejściu niemiec-



Hood's salvo hits the water behind Prinz Eugen's stern. / by Lagemann, AJ–Press archive

◄ Upadek za rufą *Prinz Eugena* salw wystrzelonych z brytyjskiego *Hooda* / fot. Lagemann, ze zbiorów AJ–Pressu

▼ Moment kulminacyjny operacji „Rheinübung". Rysunek przedstawiający dramatyczną walkę okrętów niemieckich z brytyjskimi w Cieśninie Duńskiej, zakończoną zatopieniem *Hooda*. Na pierwszym planie *Prinz Eugen* / ze zbiorów CAW



The peak of the operation "Rheinübung". The drawing shows the dramatic combat between the German and British ships in the Denmark Strait, which ended in the sinking of Hood. In the foreground the Prinz Eugen. / CAW archive

kich okrętów. Wieczorem major Tönberg ze szwedzkiego wywiadu przekazał otrzymaną wiadomość do attaché emigracyjnego rządu Norwegii, płk. Roschera Lundta, a ten z kolei powiadomił brytyjskiego attaché morskiego w Sztokholmie, komandora Henry'ego Denhama. Oczywiście jeszcze tej nocy nadano do Admiralicji depeszę następującej treści:

„Kattegat 20 maja 13.00 dwa duże okręty wojenne eskortowane przez trzy niszczyciele i pięć jednostek oraz około dziesięciu samolotów minęło Marxstrand. Kurs NW".

Tegoż dnia około godziny 16.00 oba ciężkie okręty przeszły niemiecką zagrodę minową na Skagerraku. Poprzedzane były przez dwa łamacze zagród — Sperrbrecher 13 i Sperrbrecher 31 — oraz flotyllę trałowców. Ich śladem przeszło następnie 11 statków handlowych, co nieco zdezorientowało stronę brytyjską odnośnie celu takiej wyprawy.

Między godziną 21.00 a 22.00 niemieckie okręty przeszły torem wyznaczonym w kolejnym polu minowym oznaczonym jako Kristiansand-Süd. W czasie przejścia zostały dostrzeżone przez Norwegów współpracujących z ruchem oporu. Byli to Viggo Axelssen i Arne Usterud oraz fotograf Wintersborg, który nawet wykonał zdjęcie. Kolejną wiadomość o niemieckim zespole przesłali do Londynu agenci Gunvald Tomstad i Odd Starheim[3].

Po okrążeniu południowego przylądka oba okręty osiągnęły następnego dnia wysokość Bergen i weszły do Korsfjordu. *Bismarck* stanął na kotwicy w głębi fiordu Grimstad, a *Prinz Eugen* zatrzymał się w zatoce Kalvanes, gdzie o godzinie 13.45 rozpoczęło się tankowanie paliwa ze zbiornikowca *Wollin*. Wydajność pomp tankowca wynosiła zaledwie 250 m^3/h, tak więc przyjęcie 764 m^3 paliwa trwało aż do godziny 17.00. Po tej operacji w zbiornikach *Prinz Eugena* znajdowało się 3233 m^3 oleju opałowego[4].

W czasie wchodzenia do Karsfjordu i podczas postoju marynarze zamalowali szarą farbą dotychczasowy kamuflaż, ponieważ admirał Lütjens uważał słusznie, że jednolity szary kolor będzie mniej niż dotychczasowe geometryczne pasy wykonane ciemną farbą rzucający się w oczy obserwatorom, szczególnie w rejonach mórz arktycznych.

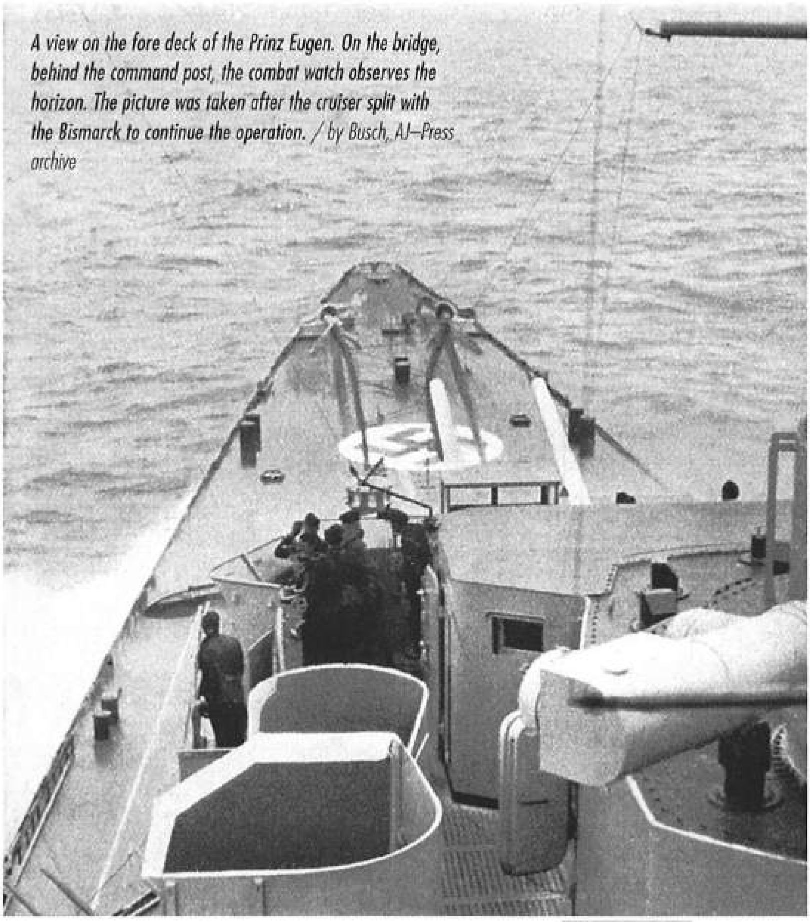
O 19.30 oba okręty wyszły z fiordów na otwarte morze, gdzie początkowo płynęły zygzakując generalnym kursem 290° w osłonie przeciwpodwodnej 6. dywizjonu niszczycieli, aby około północy położyć się na kurs 0°, czyli dokładnie na północ.

22 maja o godzinie 4.20 eskortę niszczycieli odesłano do Trondheim, o 8.00 stan paliwa wynosił 2999 m^3, a o 10.53 na okręty zespołu nadeszła wiadomość, że wkrótce po wyjściu *Prinz Eugena* w morze brytyjskie samoloty przeprowadziły zmasowany nalot na rejon zatoki Kalvanes. Świadczyło to jednoznacznie o tym, że Admiralicja brytyjska posiada dokładne wiadomości o ruchach zespołu niemieckiego. O 12.00 zespół znajdował się w pozycji 65°53'N i 3°38'E.

Oba okręty płynęły z prędkością 24 w, ale o godzinie 4.00 23 maja adm. Lütjens wydał polecenie zwiększenia prędkości do 27 w. Jednocześnie rozkazał zamalować pokładowe znaki rozpoznawcze.

W ciągu tego dnia niemieckie okręty zmieniały stopniowo kurs. O godzinie 12.03 z 0° na 324°, o 18.00 na 311°, a o 23.32 na 266°.

O godzinie 8.00 pomierzono ilość paliwa — jego stan wynosił 2466 m^3 — a zatem w ciągu 24 godzin kotły *Prinz Eugena* zużyły 533 m^3 paliwa. W tym okresie



A view on the fore deck of the Prinz Eugen. On the bridge, behind the command post, the combat watch observes the horizon. The picture was taken after the cruiser split with the Bismarck to continue the operation. / by Busch, AJ–Press archive

▲ Widok dziobowego pokładu *Prinz Eugena*. Za stanowiskiem dowodzenia — na mostku — wachta bojowa krążownika obserwuje horyzont. Zdjęcie to zostało wykonane po rozłączeniu się z *Bismarckiem*, gdy krążownik kontynuował operację / fot. Busch, ze zbiorów AJ–Pressu

▼ Wolna od wachty bojowej część załogi *Prinz Eugena* odpoczywa na pokładzie rufowym krążownika / fot. Busch, ze zbiorów AJ–Pressu

▼ *The off-duty part of the crew is resting on the cruiser's aft deck. / by Busch, AJ–Press archive*



[3] Wg Kennedy L., Pronásledováni bitevni lodi Bismarck, Praha 1987, s. 30/31.

[4] Wg Gröner E., Die Deutschen Kriegsschiffe 1815–1945, s. 130. *Prinz Eugen* przed przebudową posiadał pojemność zbiorników paliwa 3250 m^3, po przebudowie 3400 m^3. Tak więc można przyjąć, że w Bergen zatankowano do pełna.

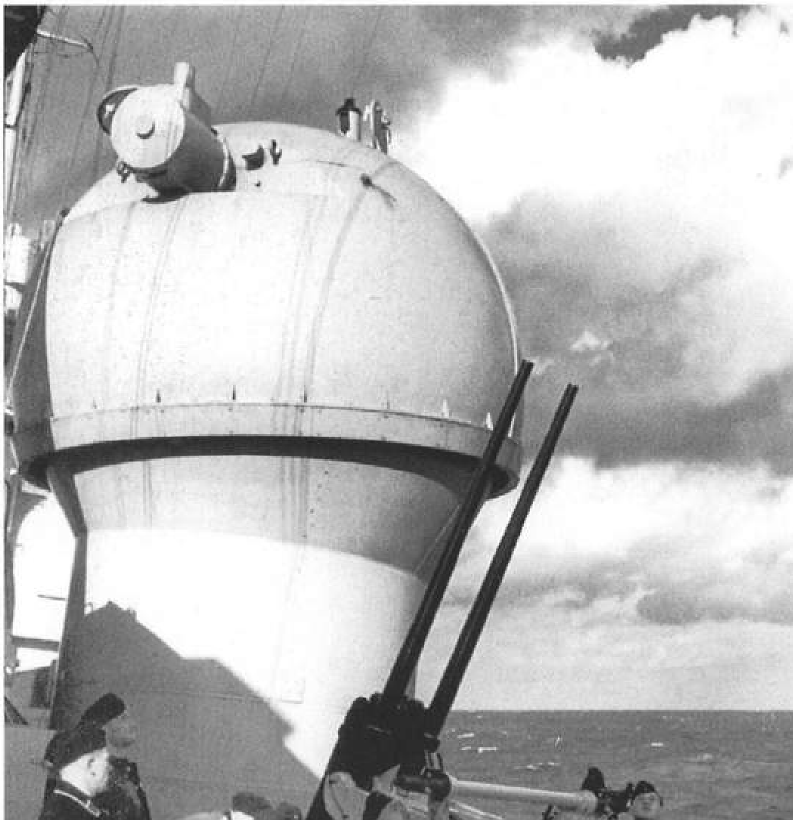
► *Prinz Eugen* płynący po wzburzonych wodach Atlantyku, na pierwszym planie zalewane bryzgami fal stanowisko kontrolno-manewrowe / ze zbiorów autora

► *The Prinz Eugen on stormy Atlantic waters. In the foreground the control stand flooded by the waves. / author's archive*



▼ Stanowisko kierowania ciężkim ogniem przeciwlotniczym typu SL–8, które nie zostało zainstalowane na *Prinz Eugenie* przed rozpoczęciem jego pierwszej operacji bojowej / ze zbiorów A. Jarskiego

▼ *One of the anti-aircraft fire control SL–8 posts which were not installed on the Prinz Eugen before she began her first combat operation. / A. Jarski archive*



krążownik płynął przez 20 godzin z prędkością 24 w, a cztery godziny z prędkością 27 w, czyli w sumie zapas paliwa dla podobnych jak powyżej prędkości wystarczyłby zaledwie na sześć dób.

O godzinie 9.58 zmniejszono prędkość do 24 w, a o 12.00 w bardzo gęstej mgle krążownik znalazł się na pozycji 67°28'N i 19°28'W, w niewielkiej odległości od północnych wybrzeży Islandii i zaledwie około 80 mil morskich od wejścia do Cieśniny Duńskiej. O 12.58 Lütjens ponownie rozkazał zwiększyć prędkość do 27 w. Zbliżał się, jak należało przewidywać, najważniejszy moment korsarskiej wyprawy — przedarcie się na otwarte wody Atlantyku.

Przebieg następnych wydarzeń najlepiej zilustrują chronologiczne wypisy z dziennika okrętowego krążownika *Prinz Eugen*.

23.05.1941

14.03 Prognoza pogody na 24 maja. Rejon na północ od Islandii: wiatr SE do E 6–8°B, pochmurnie, opady deszczu, pogorszenie widzialności.
14.20 Kurs 270°.
15.00 Widzialność do 4000–5000 m, zmienna. Przelotne śnieżne szkwały.
18.11 Alarm, zarys statku po prawej burcie.
18.20 Kurs 240°.
18.22 Odwołanie alarmu. Domniemany statek okazał się górą lodową.
18.48 Kurs 200°. Okręt płynie wzdłuż bariery lodowej.
19.22 Alarm na *Bismarcku*. W kierunku 340° zauważono zarys nierozpoznanego okrętu, odległość 13 hm. *Bismarck* otwiera ogień (około pięciu salw). *Prinz Eugen* nie widzi celu[5].
19.38 Kurs 240°.
20.10 Kurs 220°.
20.37 Kurs 230°.
20.44 Ciężki nieprzyjacielski krążownik pojawił się po prawej burcie i otworzył ogień do *Prinz Eugena*. Zwiększono prędkość do maksymalnej. W czasie



◀ Pobieranie zaopatrzenia na pokład *Prinz Eugena*, na drugim planie widoczny jest wodnosamolot Arado o oznaczeniu T3+LH — którego część wystaje spod brezentu / ze zbiorów CAW

◀ *Loading of supplies onboard the Prinz Eugen. In the background there is an Arado seaplane T3+LK — part of the designation is obscured by tarpaulin cover. / CAW archive*

▼ Dziobowe wieże działowe kalibru 10,5 cm *Prinz Eugena* widziane z platformy marsa / ze zbiorów autora

▼ *The forward 10,5 cm gun turrets on the Prinz Eugen, seen from the fore top platform. / author's archive*

nakazanego zwrotu na *Bismarcku* zaciął się ster. Ster „prawo na burt" (co jest niedozwolone przy takiej prędkości), aby uniknąć zderzenia.

20.48 Kurs 190°.

23.50 Zespół płynie we mgle.

24.05.1941

00.08 Prędkość 30 w.

00.13 Śnieżny szkwał.

00.21 Prędkość 27 w.

01.42 Kurs 220°.

02.28 Alarm. Obcy krążownik zbliża się do rufy. Pomiar odległości dla obu okrętów, ponieważ jeden radionamiernik *Bismarcka* został uszkodzony.

04.07 Namiar hydroakustyczny. Kierunek 286°. Brak kontaktu wizualnego.

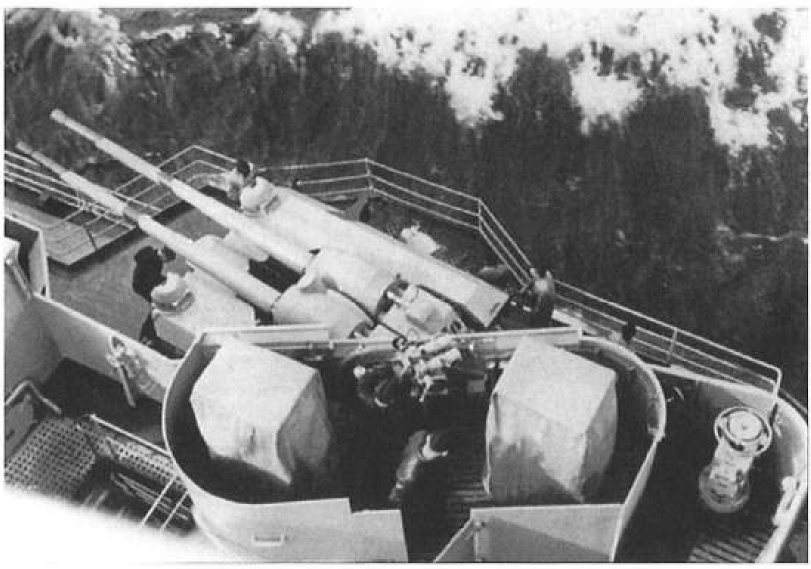
05.37 Raport służby obserwacyjnej o spostrzeżeniu kolejnej jednostki po lewej burcie.

05.43 Raport o kolejnej jednostce (później zidentyfikowanej jako *Hood*, przyp. aut.)

05.47 Alarm. Na horyzoncie widoczny dym.

05.53 *Hood i King George V* otwierają ogień z dystansu 290 hm (15,7 mil morskich).

05.55 *Prinz Eugen* i *Bismarck* odpowiadają ogniem.



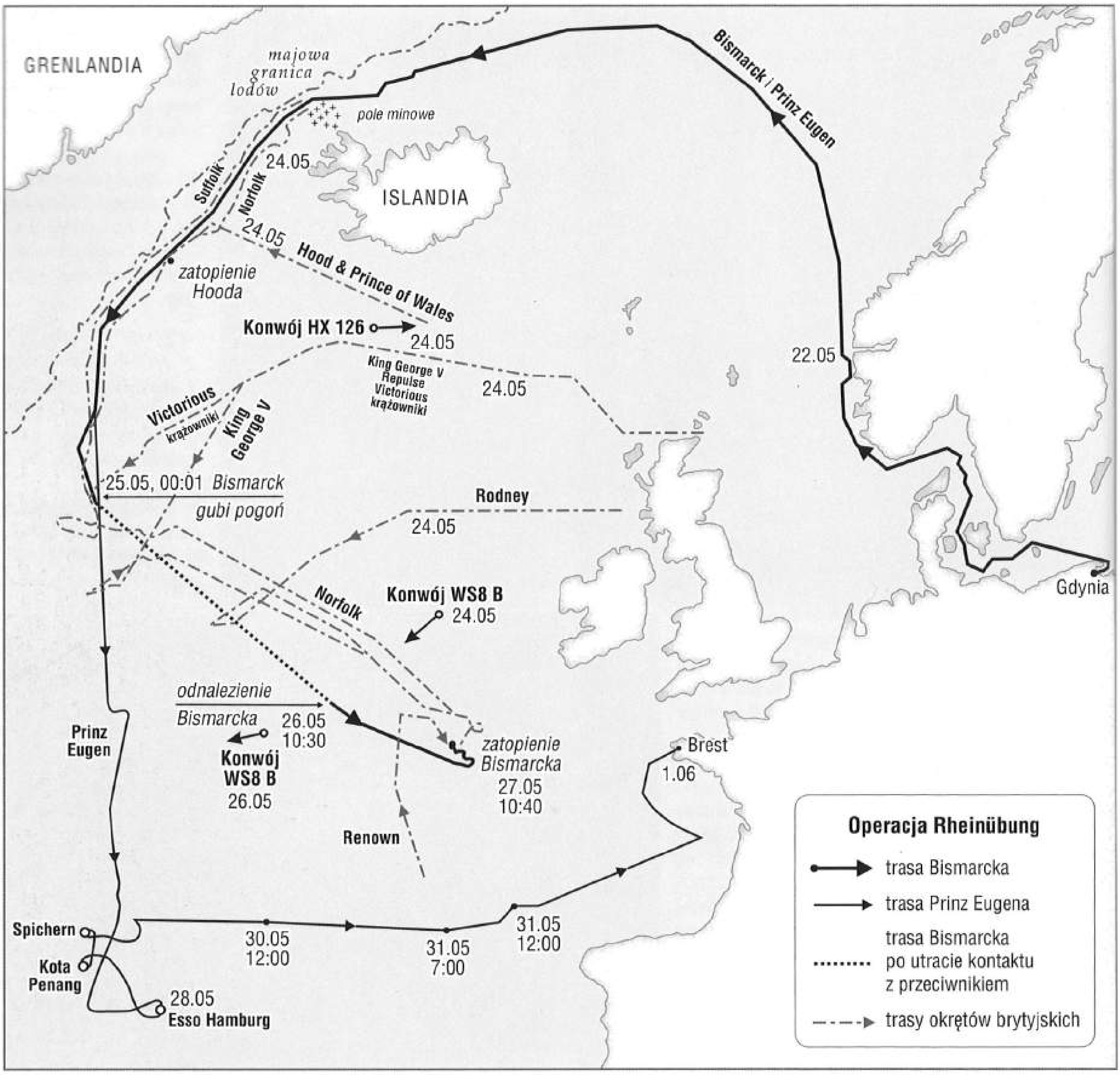
Rozpoczęła się największa i najbardziej dramatyczna bitwa ciężkich okrętów na Atlantyku podczas II wojny światowej. Ponieważ jej mniej lub bardziej dokładny opis dostępny jest w całym szeregu publikacji[6], dalszy jej przebieg podany został w dużym skrócie do momentu, kiedy *Prinz Eugen* odłączył się od *Bismarcka*.

Początkowo Anglicy wzięli *Prinz Eugena* za *Bismarcka*, co spowodowało zamieszanie w prowadzeniu ognia ze strony angielskiej. *Prince of Wales* strzelał do *Bismarcka*, natomiast *Hood* do *Prinz Eugena*. Angielskie salwy padały za daleko i dopiero za szóstym razem *Prince of Wales* nakrył *Bismarcka* salwą kal. 356 mm. Niemcy prawie od razu trafili *Hooda* i wzniecili pożar na jego pokładzie, zapalając amunicję przeciwlotniczą. Dokładnie o godzinie 6.00 pełna salwa kal. 380 mm z *Bismarcka* trafiła *Hooda*. Jeden z pocisków niemieckich przebił słabo opancerzony pokład między drugim kominem i masztem, powodując wybuch w komorze amunicyjnej. Z 1419 ludzi załogi *Hooda* uratowało się tylko trzech. Zaraz potem pocisk *Bismarcka* zniszczył pomost nawigacyjny na *Prince of Wales*, a kilka minut później okręt angielski trafiły cztery pociski kal. 380 mm z *Bismarcka* i trzy kal. 203 mm z *Prinz Eugena*. Dodatkowo uszkodzenie wieży na *Prince of Wales* wyeliminowało z walki jego cztery działa. Dowódca angielskiego pancernika, kmdr J. C. Leach, postanowił więc przerwać walkę i *Prince of Wales* oddalił się po postawieniu zasłony dymnej.

Z porannej bitwy *Bismarck* nie wyszedł bez szwanku, otrzymał bowiem trzy celne trafienia pociskami kalibru 356 mm z *Prince of Wales*. Szczególnie ważne okazało się pierwsze trafienie tuż nad linią wodną w przedziale XXI okrętu, które uszkodziło zbiornik paliwa i spowodowało jego wyciek. Po pierwsze okręt pozostawiał ślad na wodach oceanu, po drugie zmniejszało to i tak niezbyt wielki zapas paliwa na *Bismarcku*.

[5] Wg Kriegstagebuch des Kreuzers Prinz Eugen — wydruk z internetu, http://kbismarck.com/archives/pgwardiary.html, s. 9 z 36. W innych źródłach brak wzmianki o otwarciu ognia o tej godzinie.

[6] Obszerne opisy przebiegu operacji „Rheinübung" podano m.in. w książkach: Flisowski Z., Salwy na Atlantyku, Warszawa 1994; Perepeczko A., Burza nad Atlantykiem, t. II, Warszawa 2000; Skwiot M., Prusinowska E. T., Operacja Rheinübung, Gdańsk 1999; Śmigielski A., Ostatnie niemieckie pancerniki, Warszawa 1999.



Początkowo — mimo zdecydowanych sprzeciwów dowódcy pancernika, komandora Lindemanna — admirał chciał kontynuować rajd krążowniczy na ocean i stąd pierwotny kurs zespołu uciekającego od śledzących krążowników. Następnie jednak Lütjens zmienił zdanie i po uzyskaniu zgody Seekriegsleitung skierował się w stronę portu St. Nazaire, kładąc się najpierw na kurs 180°.

Prinz Eugen natomiast otrzymał następujący rozkaz, przekazany mu z *Bismarcka* o godzinie 14.20:

„Dowódca floty do *Prinz Eugena*. [...] Podczas szkwału *Bismarck* położy się na kurs West. W tym czasie *Prinz Eugen* będzie kontynuował poprzedni kurs przez trzy godziny po odejściu *Bismarcka*. Potem podąży do statków zaopatrzeniowych Belchen lub Lothringen dla pobrania paliwa i następnie będzie kontynuował samodzielnie wojnę krążowniczą o kryptonimie Hood."

O 15.40 z *Bismarcka* nadano lampą sygnałową hasło HOOD, pancernik skręcił w szkwale ostro w prawo i po chwili znikł z oczu obserwatorom. Jednakże brytyjski krążownik czuwał. Tym razem manewr separacyjny nie udał się i *Bismarck* o 15.59 powrócił do *Prinz Eugena*.

Ponowną próbę podjęto o 18.14. Pancernik zwiększył prędkość do 28 w i wykonał zwrot o 180° przez prawą burtę. Równocześnie *Prinz Eugen* popłynął najpierw na zachód, a następnie na północ, wpływając w szkwał, który skrył okręt przed nieprzyjacielem. W czasie tych manewrów odbył się trwający kilka minut artyleryjski pojedynek między *Bismarckiem* z jednej strony a krążownikiem *Suffolk* i pancernikiem *Prince of Wales* z drugiej. Co prawda żaden z okrętów nie doznał uszkodzeń, ale manewr *Bismarcka* był udany, ponieważ pozwolił krążownikowi *Prinz Eugen* na oderwanie się od nieprzyjaciela.

Prinz Eugen do godziny 7.00 dnia 25 maja płynął kursem 180° prosto na południe, a następnie zmienił kurs na 188°, dążąc do rejonu, gdzie miały oczekiwać zbiornikowce. O 8.00 stan paliwa wynosił zaledwie 1145 m³. W południe krążownik znajdował się w pozycji 51°15'N i 35°22'W.

Zbiornikowiec *Spichern* został odnaleziony o 6.20 w dniu 26 maja w pozycji 38°30'N i 40°W. Bunkrowanie paliwa podczas holowania okrętu przez tankowiec rozpoczęło się o 8.30 i trwało do 22.00; przyjęto 2815 m^3 oleju opałowego.

Przez cały następny dzień *Prinz Eugen* płynął z prędkością 24 w kursem południowo-wschodnim, licząc na to, że w tych rejonach natrafi na któryś z konwojów atlantyckich. Jednakże ocean był wciąż pusty, bowiem Admiralicja brytyjska pod wpływem wydarzeń ubiegłych dni pozmieniała kursy kilku z nich.

Kmdr Brinkmann skierował się w kierunku rejonu, gdzie powinny znajdować się dwa statki zaopatrzeniowe: *Kota Penang* i *Gonzeheim*. Przy ich pomocy *Prinz Eugen* mógł patrolować równocześnie znacznie większy obszar oceanu, przez co wzrastała szansa na odnalezienie statków, czy to płynących samotnie, czy też w konwojach. A kiedy — jak przypuszczał Brinkmann i jak było w istocie — wszystkie ciężkie okręty zajęte są *Bismarckiem*, na pewno nie stać było Admiralicji brytyjskiej na ochronę konwojów przez ciężkie okręty. I ten fakt był szansą na sukcesy dla *Prinz Eugena*.

Tymczasem radiotelegrafiści niemieckiego krążownika odebrali sygnały wysyłane przez walczącego, a potem ginącego *Bismarcka*. W tej sytuacji komandor Brinkmann musiał natychmiast podjąć decyzję. Albo próbować kontynuować samotną działalność krążowniczą w oparciu o zbiornikowce zaopatrzeniowe *Friedrich Breme* i *Ermland*, które stacjonują na środkowym Atlantyku, albo... przerwać operację HOOD i spróbować przedrzeć się w kierunku Brestu.

Do tragicznej wiadomości o zatopieniu *Bismarcka* doszła niemal równocześnie informacja z Grupy Zachód o doniesieniu włoskich okrętów podwodnych, że w rejonie na północny wschód od Azorów dostrzeżono „pięć pancerników" płynących z dużą prędkością kursem południowo-zachodnim. To przeważyło i komandor rozkazał wracać do Brestu.

W dniu 28 maja *Prinz Eugen* pobrał z tankowca *Esso Hamburg* 700 ton paliwa i zatoczywszy dużą pętlę na oceanie dla zmylenia ewentualnych przeciwników, skierował się w stronę Zatoki Biskajskiej.

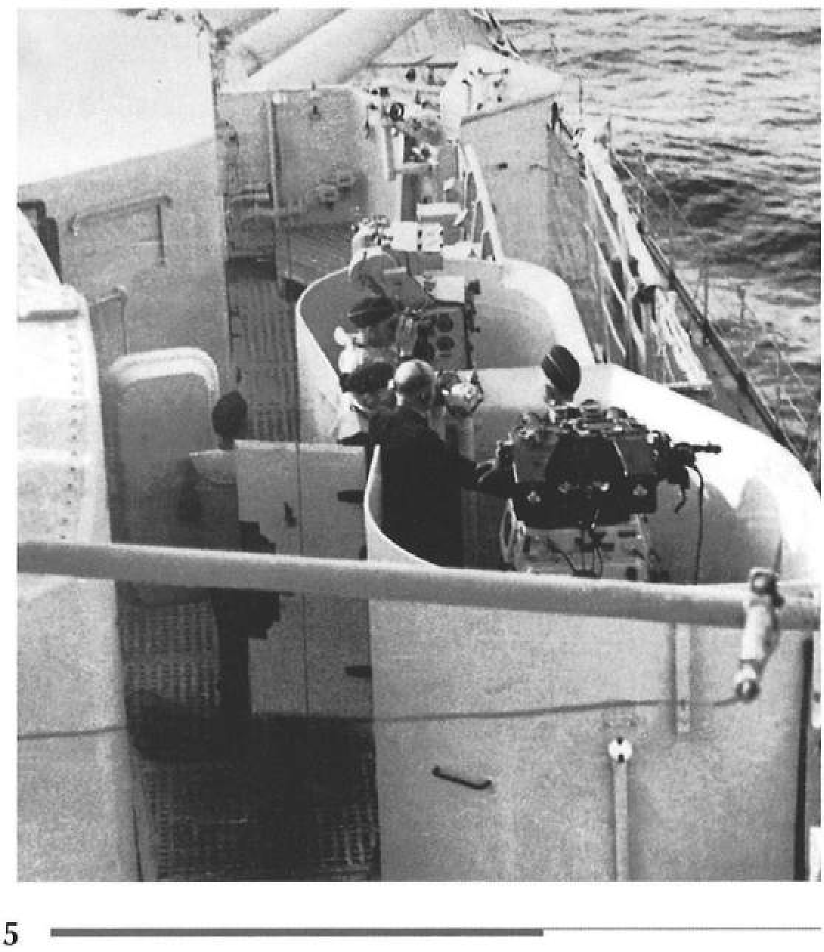
Do poważnych problemów, jakie wskutek zatopienia *Bismarcka* i obecności z tego powodu niemal całej Home Fleet w morzu stanęły przed dowódcą samotnego *Prinz Eugena*, doszły jeszcze w dniach 27–29 maja liczne awarie w siłowni. Maksymalna prędkość spadła do 28 węzłów, tak więc jedynym rozsądnym wyjściem był możliwie szybki powrót do najbliższej bazy na okupowanym francuskim wybrzeżu. Do wyboru były St. Nazaire lub Brest.

Do Brestu *Prinz Eugen* dotarł o godzinie 19.50 w dniu 1 czerwca i tym samym zakończyła się całkowicie nieudana operacja „Rheinübung". Można by ją — co prawda — uznać za remisową, bo zostały zatopione dwa pancerniki, po jednym z każdej ze stron, ale główny cel — przerwanie dostaw do Wielkiej Brytanii — nie został osiągnięty.



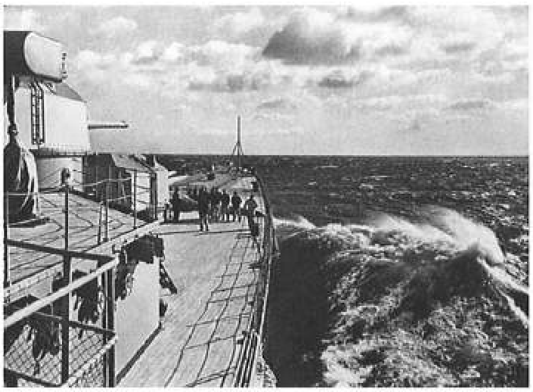
▲ Po rozłączeniu się niemieckich okrętów *Prinz Eugen* samotnie kontynuował operację „Rheinübung" / fot. Busch, ze zbiorów AJ–Pressu

▲ *After the German ships had split the Prinz Eugen alone continued the operation „Rheinübung". / by Busch, AJ–Press archive*



▶ Prawoburtowe stanowiska kierowania ogniem przeciwlotniczym *Prinz Eugena* / ze zbiorów autora

▶ *Starboard anti-aircraft fire control posts on the Prinz Eugen. / author's archive*



◀ *Prinz Eugen* samotnie płynący przez wody Atlantyku / fot. Busch, ze zbiorów AJ–Pressu

◀ *The Prinz Eugen alone on the Atlantic Ocean. / by Busch, AJ–Press archive*

Prinz Eugen w czasie tej wyprawy przebył 7000 mil morskich w ciągu 14 dni i zużył łącznie 6410 m³ paliwa przy średniej prędkości 20,8 węzła.

Od 1 czerwca większość niemieckich ciężkich okrętów wojennych była zablokowana w Breście. Żaden z nich nie był zdolny do natychmiastowej akcji, a wszystkie były narażone na ataki brytyjskiego lotnictwa z nieodległych lotnisk na Wyspach Brytyjskich.

Okazję tę natychmiast wykorzystał RAF. W nocy z 2 na 3 czerwca o godzinie 01.44 miał miejsce silny nalot, w wyniku którego uszkodzony został *Prinz Eugen*, na którym zginęło 40 członków załogi z I oficerem, komandorem porucznikiem Otto Stoossem, a 31 odniosło poważne rany. W szpitalach zmarło później 20 rannych, tak że łączne straty osobowe w wyniku nalotu wyniosły 60 członków załogi krążownika, który do końca 1941 roku przebywał w Breście na stoczni.

Dalszy rozwój wydarzeń udowodnił, że gdyby kmdr Brinkmann zdecydował się na kontynuowanie krążowniczego rajdu, nie miałby on szans powodzenia. Oto bowiem po zakończeniu polowania na *Bismarcka* Admiralicja brytyjska rozpoczęła działania przeciwko niemieckim statkom zaopatrzeniowym na Atlantyku.

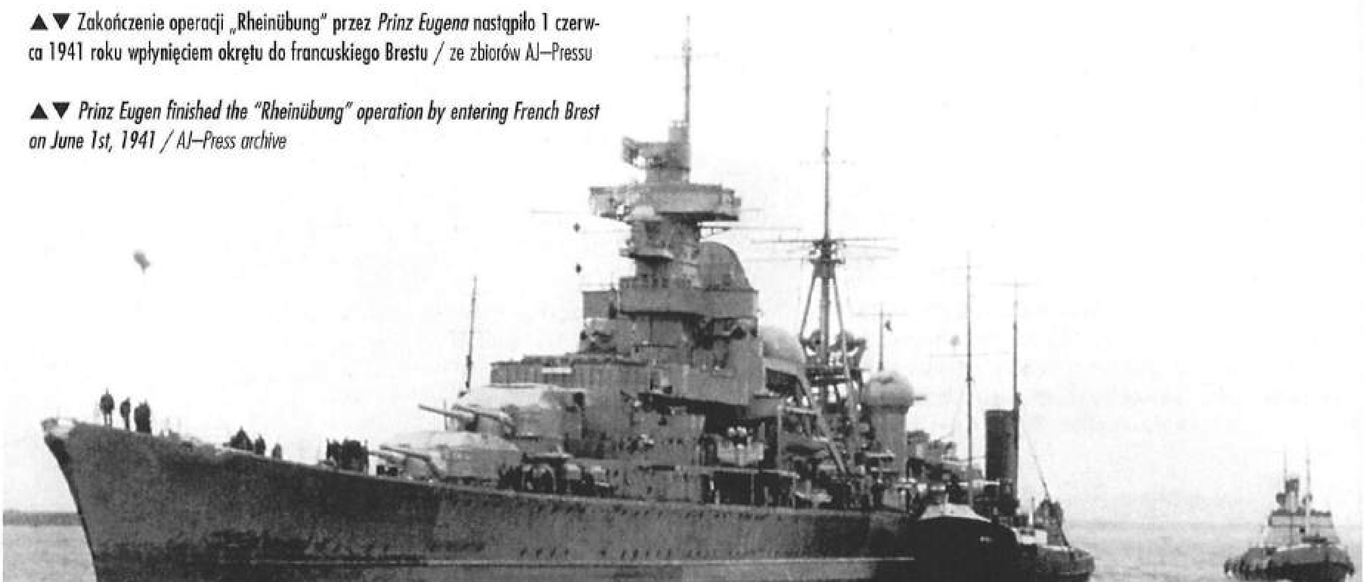
I tak w dniu 3 czerwca krążowniki *Aurora* i *Kenya* wytropiły i zatopiły między Grenlandią i Labradorem tankowiec *Belchen* (6367 BRT), który zaopatrywał aktualnie U–93 w paliwo. U-boot podjął 49 rozbitków z tankowca i skierował się w rejon odległy o 300 mil na północny zachód od Azorów, gdzie miał przekazać ich na tankowiec *Friedrich Breme*.

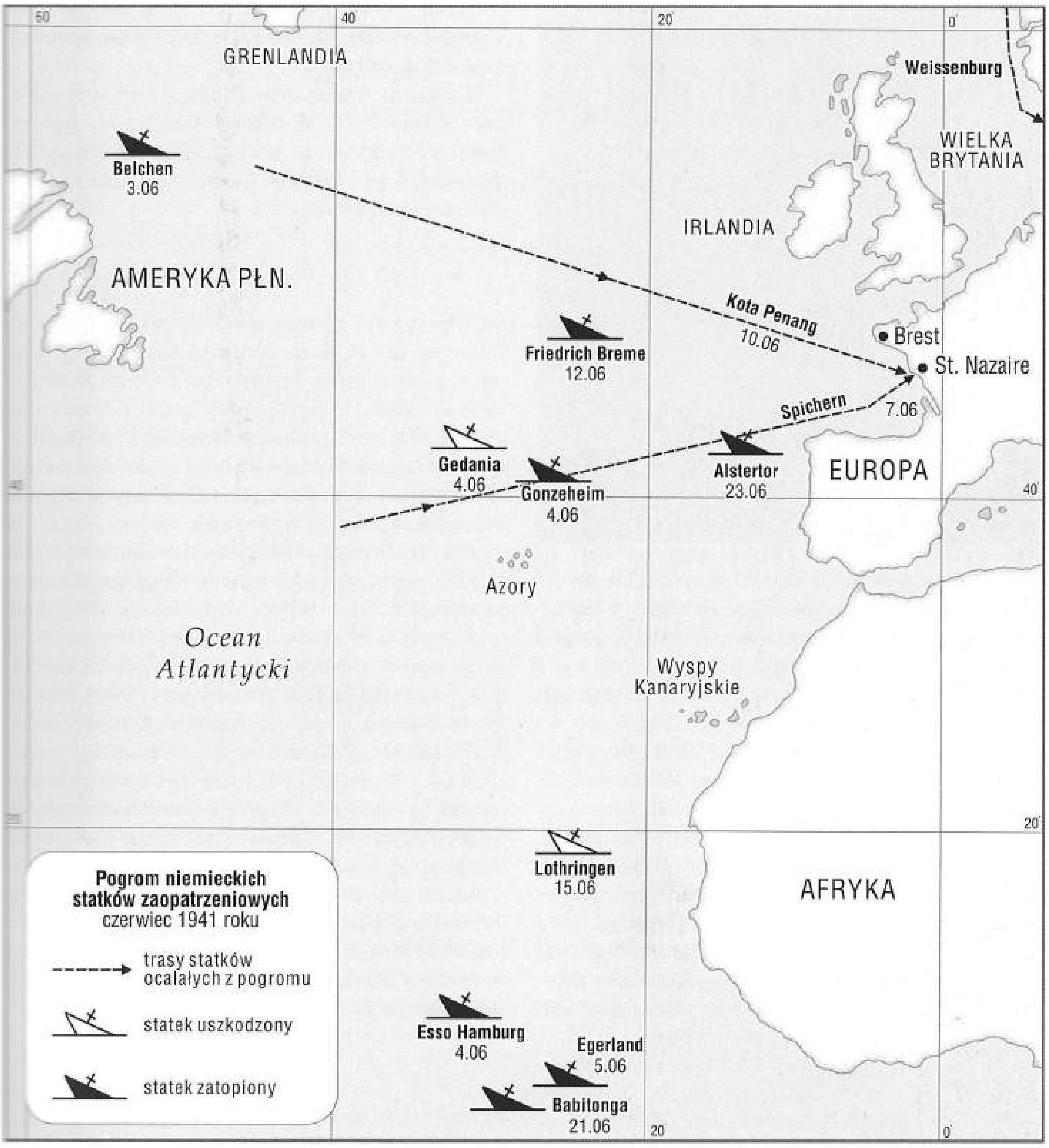
4 czerwca o godzinie 15.56 zaopatrzeniowiec *Gonzeheim* został zaobserwowany przez brytyjski krążownik pomocniczy, jednakże udało mu się umknąć dzięki rozwinięciu prędkości około 15 węzłów. Na alarm z krążownika pomocniczego wystartowały ze znajdującego się w pobliżu lotniskowca samoloty, z których jeden dość szybko odnalazł niemiecki statek i nakierował nań ciężkie okręty brytyjskie — pancernik *Renown* i lekki krą-



▲▼ Zakończenie operacji „Rheinübung" przez *Prinz Eugena* nastąpiło 1 czerwca 1941 roku wpłynięciem okrętu do francuskiego Brestu / ze zbiorów AJ–Pressu

▲▼ *Prinz Eugen finished the "Rheinübung" operation by entering French Brest on June 1st, 1941 / AJ–Press archive*





krążownik *Neptune*. Wobec tak olbrzymiej dysproporcji sił kapitan zaopatrzeniowca wydał rozkaz zatopienia statku.

S/t *Gedania* była tankowcem, zbudowanym w roku 1919 w Kilonii i należała do armatora Waried z Hamburga. 1 listopada 1940 roku została zakwalifikowana jako tankowiec zaopatrzeniowy. 29 maja 1941 roku *Gedania* pod dowództwem kpt. H. Paradeisa wyszła z St. Nazaire z pełnookrętowym ładunkiem paliwa, wynoszącym przeszło 13.000 ton, oraz z zapasem torped z przeznaczeniem dla niemieckich okrętów podwodnych operujących na środkowym Atlantyku. 4 czerwca tankowiec został zatrzymany w pozycji 43°38'N i 29°15W przez brytyjski krążownik pomocniczy *Marsdale* (rok bud. 1940, 4900 BRT). Mimo że *Gedania* była uzbrojona (1×75 mm oraz 2×20 mm plot), kapitan Paradeis poddał nieuszkodzony statek, który został obsadzony pryzową załogą i odprowadzony do portu Greenock w Szkocji. Poddając statek, jego dowódca nie zadbał nawet o zniszczenie tajnych dokumentów i instrukcji, które dostały się w ręce brytyjskie. Dokumenty zawierały — między innymi — zalecane trasy dla łamaczy blokady i zdobytych przez krążowniki pomocnicze statków oraz wyznaczone miejsce spotkań na Atlantyku.

Wiadomości uzyskane w ten sposób pozwoliły na osiągnięcie kolejnych sukcesów jeszcze tego samego dnia. W pozycji 7°35'N i 31°25'W krążownik *London* natknął się na zbiornikowiec zaopatrzeniowy *Esso Hamburg*. Przy tak znacznej przewadze i uzbrojenia, i prędkości *Esso Hamburg* był bez szans. Po otwarciu ognia przez krążownik kapitan zbiornikowca rozkazał statek zatopić.

Następnego dnia *London* i niszczyciel *Brillant* wykryły w pozycji 7°N i 31°W tankowiec *Egerland*, statek bliźniaczy jednostki *Esso Hamburg*, zbudowany w roku 1939 dla Norwegii jako m/t *North America*. Po storpedowaniu tankowca przez niszczyciel załoga niemiecka dokonała samozatopienia.

Na tym nie zakończył się pogrom niemieckich zaopatrzeniowców biorących bezpośredni udział w operacji „Rheinübung", bowiem 12 czerwca o godzinie 17.05 krążownik *Sheffield* wykrył w pozycji 44°44'N i 22°20'W zbiornikowiec *Friedrich Breme*. Statek ten miał początkowo rozkaz przejęcia na pokład w pozycji odległej o 300 mil na NW od Azorów rozbitków byłej załogi tankowca *Belchen*, uratowanych przez U-93. Ponieważ jednak okręt podwodny miał za mało paliwa, aby dojść na miejsce spotkania, *Friedrich Breme* został skierowany bezpośrednio do St. Nazaire.

Po spotkaniu z *Sheffieldem* niemiecki kapitan miał jedynie czas na wysłanie telegramu, w którym meldował: „Pozycja BE74, muszę zatopić statek". Następnie wydał



▲ Uszkodzenia, jakie powstały podczas prowadzenia operacji bojowej — między innymi uszkodzenia śrub — mogły zostać naprawione na krążowniku tylko w suchym doku. Na zdjęciu widzimy *Prinz Eugena* w suchym doku w Breście / ze zbiorów NHC

▲ *The damages the ship sustained during the combat operations, among these the damages to the propellers, could be repaired only in a drydock. In the picture we see the Prinz Eugen in drydock at Brest. / NHC archive*

▼ Przemarsz załogi *Prinz Eugena*, w tle widać zamaskowany krążownik / ze zbiorów NHC

rozkaz otwarcia zaworów dennych i wyrzucenia za burtę maszyny dekodującej Enigma — jednakże zbiornikowiec tonął powoli i pryzowy oddział brytyjski znalazł na statku pewne tajne materiały. W czasie ostrzeliwania tankowca przez krążownik zginęło czterech niemieckich marynarzy.

15 czerwca w pozycji 19°49'N i 25°31'W brytyjski krążownik *Dunedin*, płynący w osłonie lotniskowca *Ark Royal*, wykrył niemiecki zaopatrzeniowiec *Lothringen* (ex-holenderski zbiornikowiec m/t *Papendrecht*, rok bud. 1940, 10.746 BRT, 15.597 TDW, 3700 KM, prędkość 12,5 w, uzbrojenie 2×75 mm, 3×20 mm plot, załoga 34 + 2 oficerów oraz 32 podoficerów i marynarzy z Kriegsmarine). Statek został obsadzony przez brytyjski oddział pryzowy, który znalazł na tankowcu — mimo wyrzucenia za burtę Enigmy i szyfrów — sporo materiałów, które zainteresowały kontrwywiad Royal Navy.

W dniu 21 czerwca krążownik *London* wykrył w pozycji 2°05'N i 27°42'W łamacz blokady *Babitonga*, który służył jako zaopatrzeniowiec rajdera *Atlantis*. Załoga statku dokonała samozatopienia. Podobny los spotkał statek zaopatrzeniowy rajderów *Alstertor*, który został zatopiony w dniu 23 czerwca przez krążownik pomocniczy *Marsdale* w pozycji 41°12'N i 13°10'W. Zdobyto również lub zatopiono cztery statki meteo: *Freese*, *München*, *August Wriest* i *Lauenburg*.

Do portów francuskich udało się dotrzeć w tym miesiącu jedynie dwóm tankowcom niemieckim. Były to: *Spichern* i *Kota Penang*, które weszły do St. Nazaire odpowiednio 7 i 10 czerwca. *Weissenburg* z dalekiej Północy powrócił do Niemiec.

Lützow

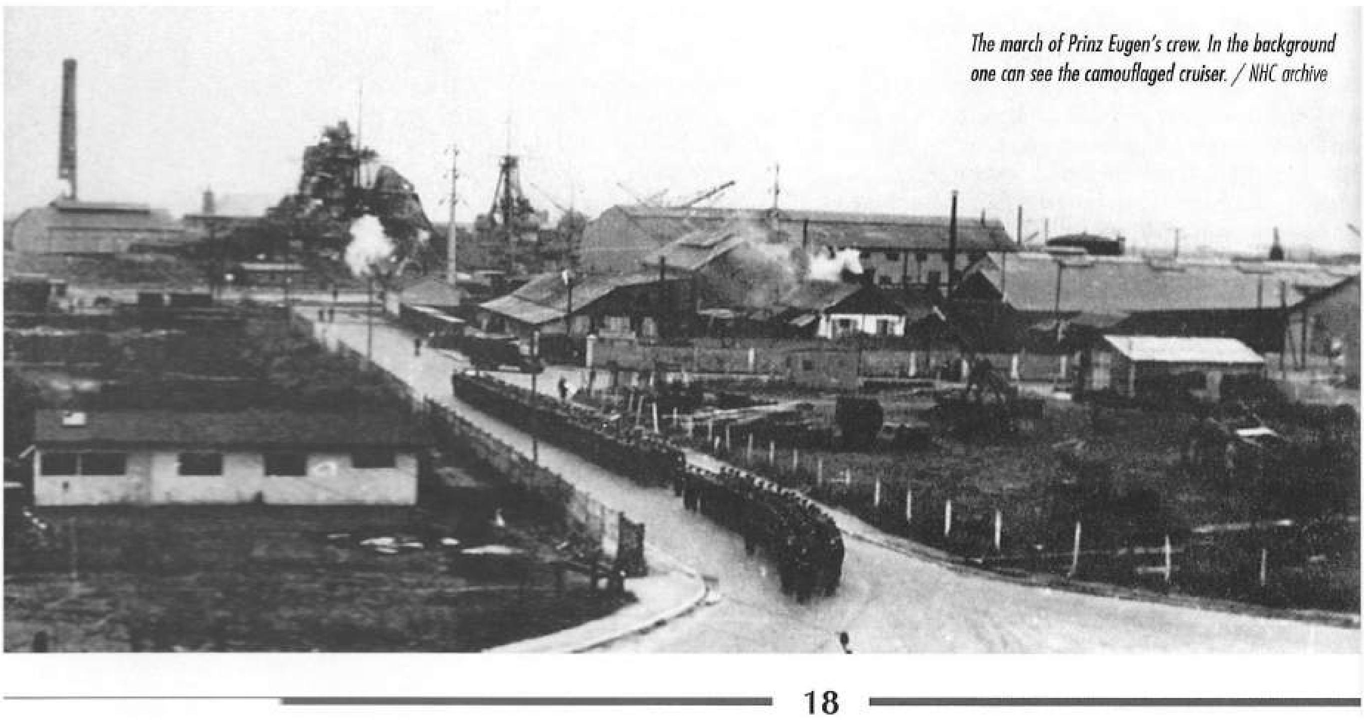
Jak wspomniano uprzednio, w kwietniu 1940 roku odholowano kadłub nieukończonego *Lützowa* do Leningradu, gdzie miano dokończyć jego budowy. Mimo pomocy 70 niemieckich fachowców prace na krążowniku posuwały się bardzo wolno, prawdopodobnie specjalnie opóźniane przez tychże specjalistów. W czerwcu 1941 roku Niemcy opuścili zresztą Leningrad — pod pozorem udzielenia im urlopów wypoczynkowych.

Po oficjalnym przekazaniu *Lützowa* otrzymał on nazwę *Pietropawłowsk* i po wybuchu wojny niemiecko-sowieckiej w dniu 22 czerwca 1941 roku został włączony — wraz z innymi okrętami sowieckiej floty — do obrony Leningradu. Na krążowniku w tym okresie znajdowały się jedynie dziobowe wieże z działami kalibru 203 mm.

15 września, po dojściu niemieckich wojsk w pobliże Kronsztadu, *Pietropawłowsk* został trafiony pociskiem kal. 150 mm działa lądowego, jednakże uszkodzenia były nieznaczne. Dużo poważniejsze uszkodzenia odniósł krążownik w czasie ostrzału w dniu 18 września. Otrzymał on wówczas osiem bezpośrednich trafień, na skutek których woda wdarła się do kadłuba, okręt mocno przechylił się na lewą burtę, częściowo osiadł na dnie i oparł się burtą o nabrzeże. Pożar, który równocześnie wybuchł, został co prawda ugaszony, jednak krążownik został wyłączony z jakichkolwiek działań.

Seydlitz

Ze względu na priorytet budowy w 1941 roku w Niemczech U-bootów oraz w dalszej kolejności niszczycieli i innych mniejszych jednostek, na *Seydlitzu* przez cały rok nie prowadzono żadnych prac.



The march of Prinz Eugen's crew. In the background one can see the camouflaged cruiser. / NHC archive

Norwegia

Rok 1942

Początek roku 1942 przedstawiał się dla strony niemieckiej w zakresie wojny morskiej zdecydowanie niekorzystnie. Przystąpienie Stanów Zjednoczonych do wojny wzmocniło znacznie siły państw sprzymierzonych. Na Atlantyku okręty amerykańskie przejęły w wielu rejonach ochronę konwojów, choć brak doświadczenia ze strony załóg jednostek eskortowych niweczył częściowo tę ochronę. Winston Churchill stwierdził w tym czasie, że „wojna z U-bootami jest pod kontrolą, a nasze straty zmalały". Co do tego jednak Churchill się mylił, bowiem po istotnym spadku sukcesów U-bootów w ostatnich miesiącach 1941 roku, nastąpił gwałtowny ich wzrost w pierwszym półroczu 1942[1].

W zakresie ciężkich okrętów Kriegsmarine znajdowała się w tym czasie w zdecydowanie krytycznej sytuacji i nic nie wskazywało na jej polepszenie w przyszłości. Dwa pancerniki, *Scharnhorst* i *Gneisenau*, oraz ciężki krążownik *Prinz Eugen* zablokowane były w Breście, *Admiral Hipper* tkwił w stoczni w Kilonii. Do ewentualnych akcji nadawały się jedynie stacjonujące w Norwegii ciężkie okręty *Tirpitz* i *Admiral Scheer* oraz ewentualnie *Lützow* (ex-*Deutschland*), jednak były to bardzo małe siły w porównaniu z okrętami Home Fleet.

Admiral Hipper

Ciężki krążownik *Admiral Hipper* aż do 25 lutego 1942 roku znajdował się na kolejnej stoczni, tym razem Blohm & Voss w Hamburgu.

Po rejsach próbnych, trwających od 2 do 6 marca, stanął w Brunsbüttel u wylotu Kanału Kilońskiego, skąd — po uzupełnieniu zapasów i sprzętu — został w dniu 19 marca detaszowany do Trondheim. Tam stał na kotwicy w fiordzie Lo od 21 marca aż do 13 czerwca, kiedy to przeszedł do zatoki Bogen nieopodal Narviku.

❦

Wzdłuż brzegów północnych rejonów Norwegii okupowanej przez Niemców wiódł od połowy 1941 roku bardzo ważny szlak konwojowy, którym płynęły statki wiozące pomoc w sprzęcie wojskowym, żywności, butach itp. dla walczących z trudem wojsk Związku Sowieckiego ze zwycięskimi — jak na razie — Niemcami.

[1] W pierwszym półroczu 1942 roku niemieckie i włoskie okręty podwodne zatopiły na Atlantyku łącznie 506 statków o pojemności 2.783.316 BRT (Morisson S. E., The battle of the Atlantik, s. 342, a także Perepeczko A., Burza nad Atlantykiem, tom II, s. 485).



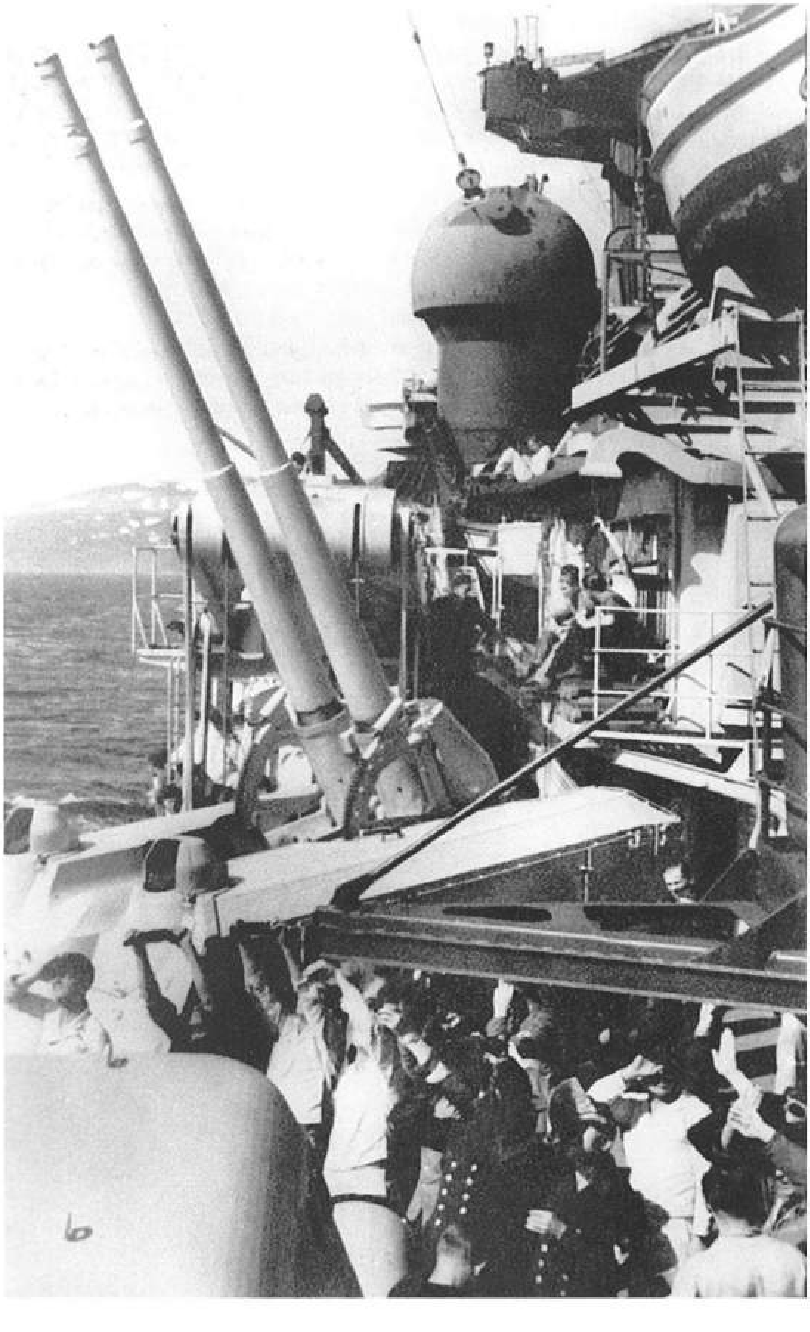
Krążownik *Admiral Hipper* zakotwiczony w fiordzie Lo. Miał on wspólnie z pancernikiem *Tirpitz* atakować alianckie konwoje wysłane do Murmańska oraz Archangielska / fot. Drüppel, ze zbiorów M. Skwiota

The cruiser Admiral Hipper anchored in the Lo Fiord. Along with the battleship Tirpitz the cruiser was to attack the Allied convoys to Murmansk and Archangielsk. / by Drüppel, M. Skwiot archive



▲ *Admiral Hipper* większość 1942 roku przebył zakotwiczony w fiordach norweskich. W oczekiwaniu na konwój załoga krążownika spędzała czas na rutynowych ćwiczeniach przeciwlotniczych oraz systematycznych zmianach kamuflażu / ze zbiorów A. Jarskiego

▲ *Most of the year 1942 the Admiral Hipper was anchored in the Norwegian fjords. While waiting for action, the cruiser's crew performed routine anti-aircraft drills and regularly altered the camouflage. / A. Jarski archive*

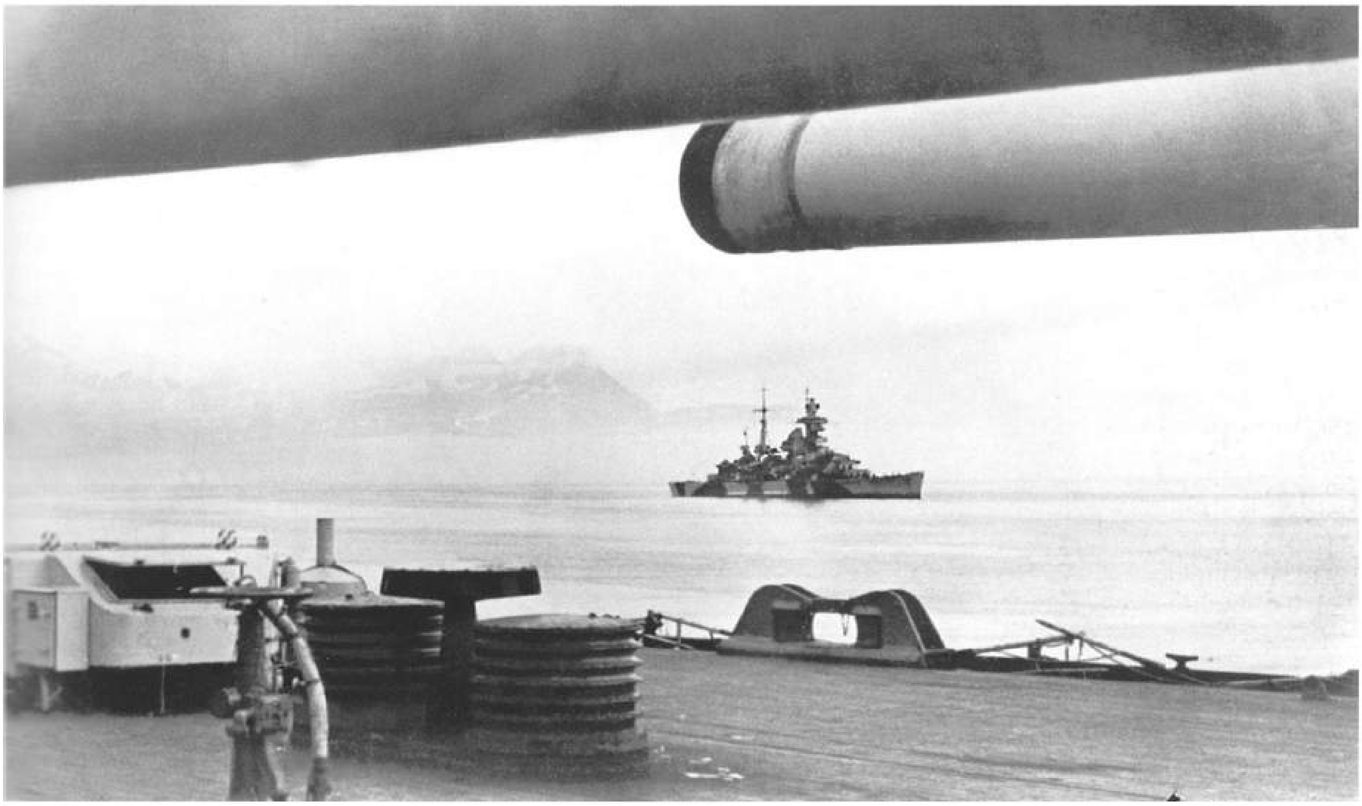


Pomoc ta była wysyłana przez Wielką Brytanię i Stany Zjednoczone do kraju, który od 1939 roku aż do dnia 22 czerwca 1941 był najwierniejszym sojusznikiem Niemiec hitlerowskich. W czasie gdy walczyła tylko samotna Wielka Brytania, gdy padła już Polska, której wschodnią część zagarnęły Sowiety bez wypowiedzenia wojny, gdy padła Norwegia, Belgia, Holandia i Francja, gdy Hitler szykował desant na Anglię — ze Związku Sowieckiego przesyłano olbrzymie ilości materiałów strategicznych, ropę naftową, zboże, szlachetne metale i ich rudy. Jednym słowem, przez prawie dwa lata Związek Sowiecki w znaczący sposób wspomagał agresję hitlerowską na kolejne kraje. Kiedy jednak Niemcy zaatakowały, w ciągu jednego dnia sowiecka propaganda zmieniła kurs o 180°, a Niemcy z sojusznika zostały „faszystowskim agresorem". Wówczas Stalin zwrócił się o pomoc do wówczas jeszcze samotnie walczącej Wielkiej Brytanii i trasą arktyczną, wokół Przylądka Północnego, zaczęły płynąć do Murmańska konwoje.

Oczywiście Niemcy zwalczali te konwoje wszelkimi siłami. Atakowali z powietrza i spod wody, atakowali samolotami z licznych norweskich lotnisk i okrętami

◀ **Ćwiczenia obsługi dział plot *Admirala Hippera* pozwalały załodze okrętu podnieść sprawność bojową, jak również wypełniały wolny czas, jakiego okręt miał pod dostatkiem po przybyciu na wody norweskie** / fot. Drüppel, ze zbiorów A. Jarskiego

◀ *Drills performed by anti-aircraft gun crews allowed to raise the combat readiness of the ship, and to spend free time, which the crew had in abundance after the ship had arrived on Norwegian waters. / by Drüppel, A. Jarski archive*



podwodnymi z baz w fiordach. Tonęły statki z cennym ładunkiem, ginęli marynarze, wciąż jednak Sprzymierzeni (od grudnia 1941 roku również Ameryka) utrzymywali morski szlak pomocy dla niedawnego sojusznika Niemiec. I jakoś te konwoje — choć okaleczone — docierały do Murmańska i Archangielska.

Grossadmiral Raeder — po nieudanych wypadach krążowniczych na Atlantyk — planował zmasowane uderzenie ciężkich okrętów stacjonujących w Norwegii na łatwy jego zdaniem cel, jakim był konwój aliancki płynący w niewielkiej odległości od Norwegii. W tym celu przerzucono na północ pancerniki *Tirpitz* i *Admiral Scheer*, a pod koniec lutego również ciężki krążownik *Prinz Eugen*, którego losy będą przedstawione na kolejnych stronach tej książki.

Pierwsza próba zaatakowania konwoju alianckiego przez pancernik *Tirpitz* miała miejsce w dniach od 6 do 13 marca 1942 roku i zakończyła się fiaskiem[2].

Latem 1942 roku, po udanym przejściu do Rosji Sowieckiej konwoju PQ–16, w obronie którego walczył polski niszczyciel ORP *Garland*, admirał Raeder planował

[2] Dokładny opis przebiegu działań konwojów arktycznych znajdzie Czytelnik między innymi w książce Perepeczko A., op. cit., tomy II, III oraz IV, a także w przygotowywanej do druku nakładem wydawnictwa AJ–Press publikacji tego samego autora p.t. Wśród lodów i ognia — historia konwojów arktycznych (tytuł roboczy).

▲ *Admiral Hipper* sfotografowany z pokładu pancernika *Tirpitz* latem 1942 roku na wodach norweskich. Wraz z *Tirpitzem* i *Admiralem Scheerem* miał on atakować alianckie konwoje płynące z pomocą dla Sowietów / ze zbiorów CAW

▲ *The Admiral Hipper photographed from the battleship Tirpitz in the summer 1942 on Norwegian waters. With the Tirpitz and Admiral Scheer the Hipper was to attack the Allied convoys transporting supplies for the Soviets. / CAW archive*

▼ Operacja „Rösselsprung" — atak na konwój PQ–17 — była jedną z kilku, w jakich uczestniczył *Admiral Hipper*. Oto ujęcie tego okrętu z pokładu *Tirpitza*, za nim po lewej płynie ciężki krążownik *Admiral Scheer* / ze zbiorów autora

▼ *The operation "Rösselsprung" — the attack on PQ–17 convoy — was one of the few operations in which the Admiral Hipper took part. In this picture, taken from onboard the Tirpitz, we can see the Admiral Hipper, behind her the heavy cruiser Armiral Scheer. / author's archive*

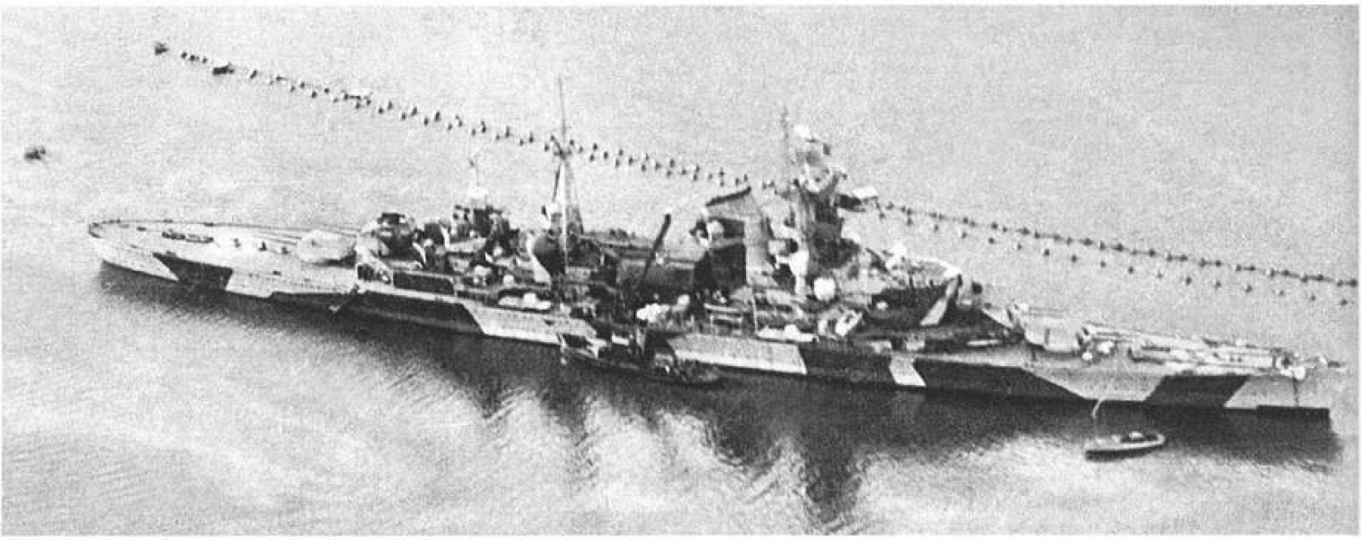


▶ *Admiral Hipper* w kamuflażu belkowym, jaki nosił w pierwszym okresie 1942 roku, po przepłynięciu na wody norweskie / fot. Drüppel, ze zbiorów AJ–Pressu

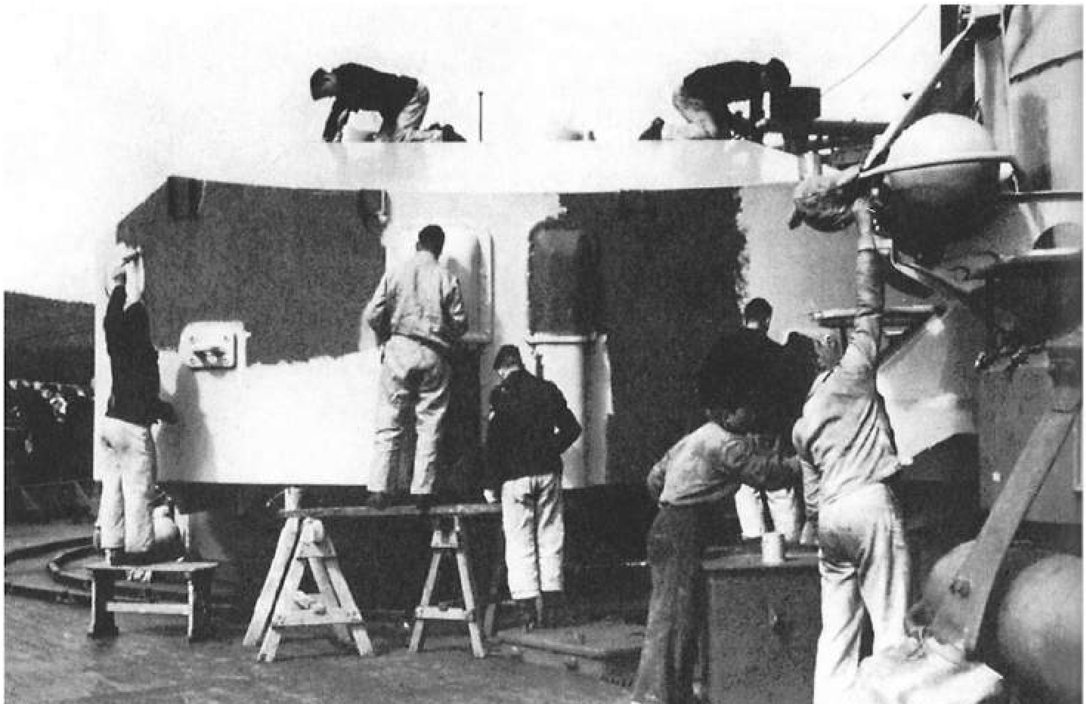
▶ *The Admiral Hipper in bar camouflage, which was used early in 1942, after the ship had arrived on Norwegian waters. / by Drüppel, AJ–Press archive*



▼ *Admiral Hipper* sfotografowany na wodach fiordu Alta we wrześniu 1942 roku. Przebazowanie krążownika na północne wody Norwegii wiązało się ze zmianą kamuflażu — jednak dotychczasowy został tylko nieznacznie zmodyfikowany / fot. Drüppel, ze zbiorów A. Jarskiego



▲ *The Admiral Hipper photographed in the Alta Fjord, September 1942. Moving the ship to Norwegian waters required changing of camouflage, which was, however, only slightly adjusted. / by Drüppel, A. Jarski archive*



▶ Przemalowywanie ciężkiego krążownika *Admiral Hipper* — na pierwszym planie załoga okrętu maluje wieżę A / ze zbiorów M. Skwiota

▶ *Repainting of the heavy cruiser Admiral Hipper. In the foreground the crew paints the "A" turret. / M. Skwiot archive*

zlikwidowanie całego kolejnego konwoju przy pomocy przede wszystkim ciężkich okrętów. Plan ten posiadał dodatkowy aspekt — admirał Raeder chciał w ten sposób udowodnić Hitlerowi przydatność ciężkich okrętów w wojnie. Adolf Hitler uważał, poniekąd słusznie, że w sytuacji, jaka panowała na Atlantyku i morzach przyległych, najskuteczniejszą formą walki jest nieograniczona wojna podwodna, a ciężkie okręty Kriegsmarine stanowią zbędny balast w budżecie. W opinii tej utrwalał go bardzo skutecznie admirał Dönitz, podkreślając zwiększające się sukcesy U-bootów[3].

❦

27 czerwca 1942 roku z Islandii wyszedł konwój oznaczony kryptonimem PQ–17. Składał się on z 35 statków handlowych, trzech statków ratowniczych i jednego zbiornikowca zaopatrzeniowego. Eskorta bezpośrednia to: sześć niszczycieli, cztery korwety, trzy trałowce, dwa pomocnicze krążowniki obrony przeciwlotniczej, cztery trawlery i dwa okręty podwodne.

Dalszą eskortę stanowił zespół czterech ciężkich krążowników plus trzy niszczyciele, a zespół wsparcia to dwa pancerniki — brytyjski *Duke of York* i amerykański *Washington*, lotniskowiec *Victoria*, jeden ciężki i jeden lekki krążownik oraz aż 14 niszczycieli.

Jak więc widać łącznie w osłonie konwoju PQ–17 brało udział aż 47 okrętów wojennych, począwszy od pancerników po trawlery. Tak silna osłona mogła śmiało stawić czoła ewentualnemu zespołowi niemieckich ciężkich okrętów, czających się w fiordach Norwegii[4].

Konwój PQ–17 został wykryty 4 lipca i następnego dnia rano zatonął pierwszy statek storpedowany przez niemiecki samolot Heinkel 115.

Brytyjski Pierwszy Lord Morski, admirał floty sir Dudley Pound, otrzymał w dniu 4 lipca wieczorem wiadomość, że pancerniki *Tirpitz* i *Admiral Scheer* wychodzą w morze z fiordu Alta na północy Norwegii. Pod wpływem tej wiadomości — obawiając się ataku niemieckich okrętów na konwój PQ–17 oraz siły osłony, którą dowodził kontradmirał Hamilton, mający pod swoimi rozkazami cztery ciężkie krążowniki i trzy niszczyciele — admirał Pound wydał tragiczny w skutkach rozkaz, który brzmiał: „Do kontradmirała Hamiltona: pilne! Ze względu na zagrożenie ze strony nieprzyjacielskich okrętów nawodnych należy rozwiązać szyk konwoju i podążać indywidualnie do portów rosyjskich."

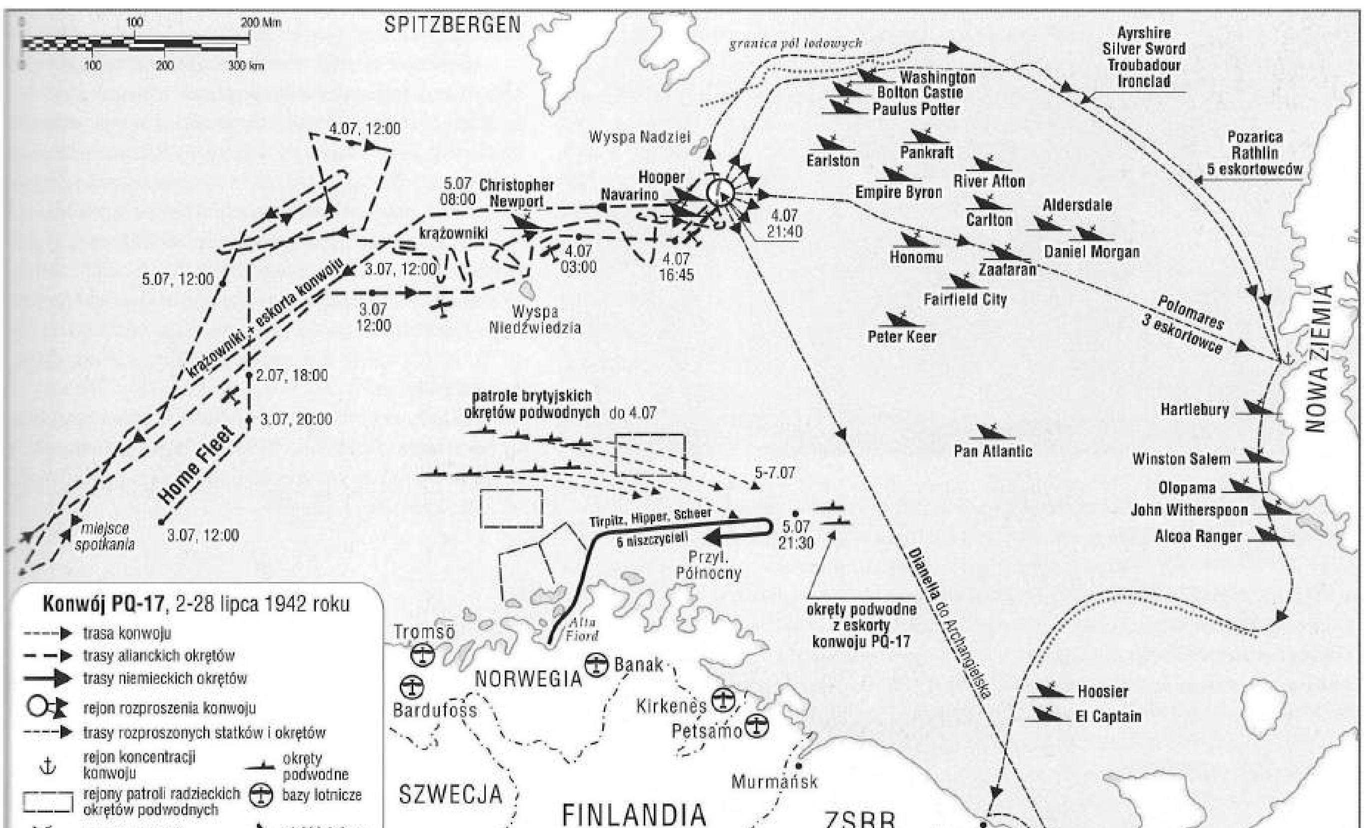
W jakiś czas potem, gdy konwój został już rozproszony, do admirała Pounda doszła wiadomość, że raport o wyjściu w morze niemieckich pancerników był mylny — i że oba te okręty stoją na kotwicach w fiordzie Alta. Na odwołanie rozkazu o rozproszeniu było już jednak za późno…

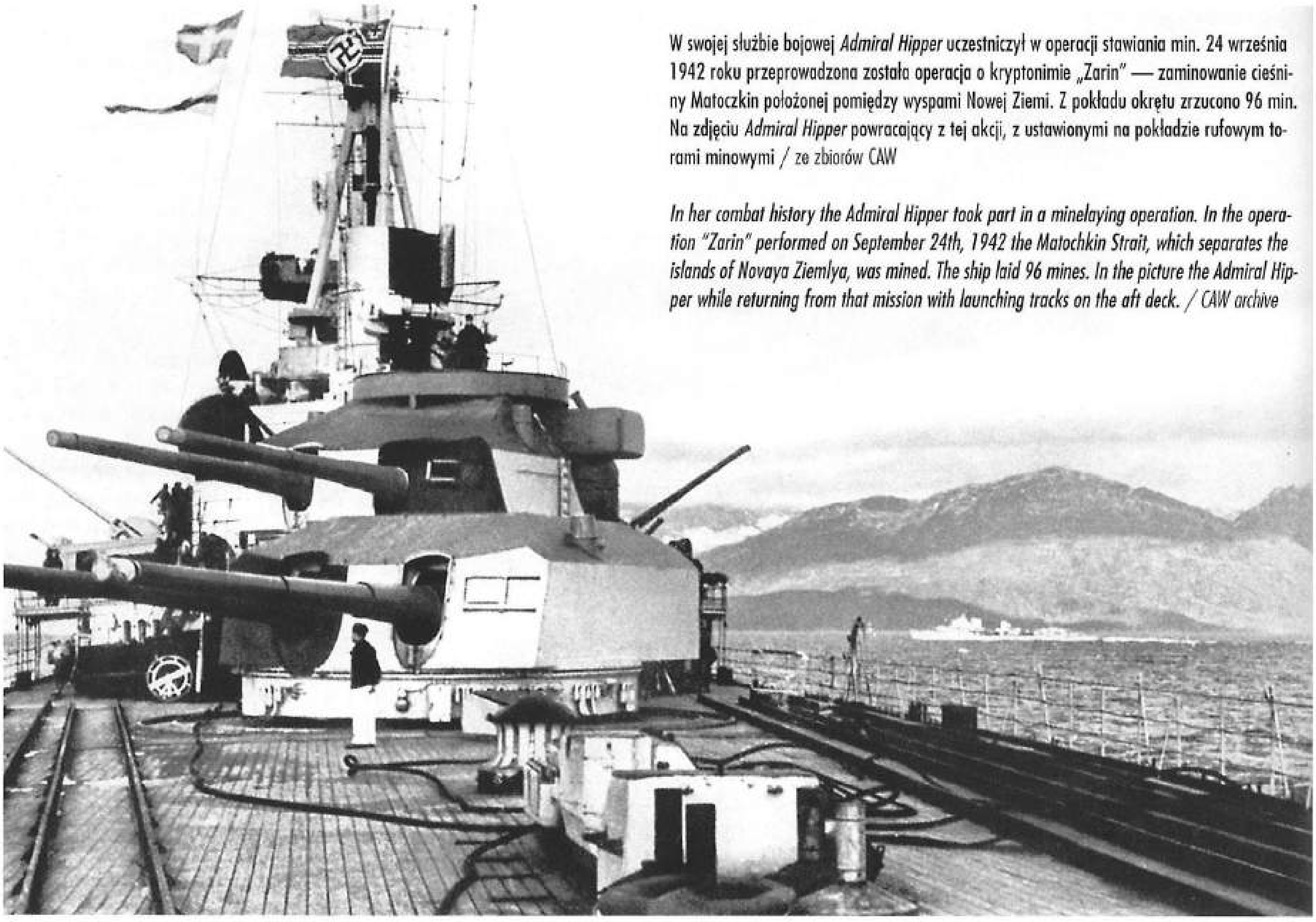
[3] Okręty podwodne państw osi osiągnęły na wodach całego świata w pierwszej połowie 1942 roku następujące sukcesy:

•	styczeń	62 statki o pojemności	327.357 BRT
•	luty	85 statków	476.451 BRT
•	marzec	95 statków	537.980 BRT
•	kwiecień	74 statki	431.664 BRT
•	maj	125 statków	607.247 BRT
•	czerwiec	144 statki	700.235 BRT
	Razem	585 statków	3.080.934 BRT,

czyli średnio miesięcznie prawie 100 statków o pojemności przeszło 510.000 BRT.

[4] *Tirpitz*: 8×380 mm, 12×150 mm; *Admiral Scheer*: 6×280 mm, 8×150 mm; *Admiral Hipper*: 8×203 mm, 12×105 mm; 6 niszczycieli: 30×127 mm, 40 wyrz. torped. łącznie. Sprzymierzeni — *Duke of York*: 10×356 mm, 16×132 mm; *Washington*: 9×406 mm, 16×127 mm; *Tuscaloosa*: 9×203 mm, 8×127 mm; *Wichita*: 9×203 mm, 8×127 mm; *London*: 8×203 mm, 8×102 mm; *Cumberland*: 8×203 mm, 6×102 mm; niszczyciele (23): ponad 160×120 mm plus około 80 wyrzutni torped. Z powyższego porównania widać olbrzymią dysproporcję sił w czasie ewentualnej walki.





W swojej służbie bojowej *Admiral Hipper* uczestniczył w operacji stawiania min. 24 września 1942 roku przeprowadzona została operacja o kryptonimie „Zarin" — zaminowanie cieśniny Matoczkin położonej pomiędzy wyspami Nowej Ziemi. Z pokładu okrętu zrzucono 96 min. Na zdjęciu *Admiral Hipper* powracający z tej akcji, z ustawionymi na pokładzie rufowym torami minowymi / ze zbiorów CAW

In her combat history the Admiral Hipper took part in a minelaying operation. In the operation "Zarin" performed on September 24th, 1942 the Matochkin Strait, which separates the islands of Novaya Ziemlya, was mined. The ship laid 96 mines. In the picture the Admiral Hipper while returning from that mission with launching tracks on the aft deck. / CAW archive

Wydarzenia, które nastąpiły później, miały dramatyczny przebieg. Z konwoju PQ–17 zatopiono 22 statki handlowe, zbiornikowiec floty, a także okręt ratowniczy. Na dno poszło 3350 różnych pojazdów mechanicznych, 430 czołgów, 210 samolotów i przeszło 100.000 ton różnych materiałów wojennych[5].

Gdy Niemcy zorientowali się, że okręty eskorty opuściły konwój, który został rozproszony, w pierwszej chwili podejrzewali jakąś zasadzkę. Kiedy jednak nie wykryto w pobliżu żadnych poważniejszych sił alianckich, wydany został rozkaz wykonania operacji „Rösselsprung": uderzenia siłami ciężkich okrętów nawodnych na konwój.

Zespół niemiecki złożony z dwóch pancerników, *Tirpitza* i *Admirala Scheera*, ciężkiego krążownika *Admiral Hipper* oraz siedmiu niszczycieli i dwóch torpedowców wyszedł w morze z fiordu Alta w dniu 5 lipca w godzinach południowych i skierował się początkowo na wschód, aby następnie skręcić na północ, na przecięcie z drogą konwoju PQ–17 i dokonać jego całkowitego zniszczenia.

Analizując postępowanie strony niemieckiej, wręcz niezrozumiałym wydaje się wysłanie w morze aż trzech ciężkich okrętów (czwarty, pancernik *Lützow*, w czasie rejsu na północ Norwegii wszedł na skały i uszkodził dno) przeciwko kilkudziesięciu rozproszonym statkom. Co innego, gdyby chodziło o zwarty szyk konwoju.

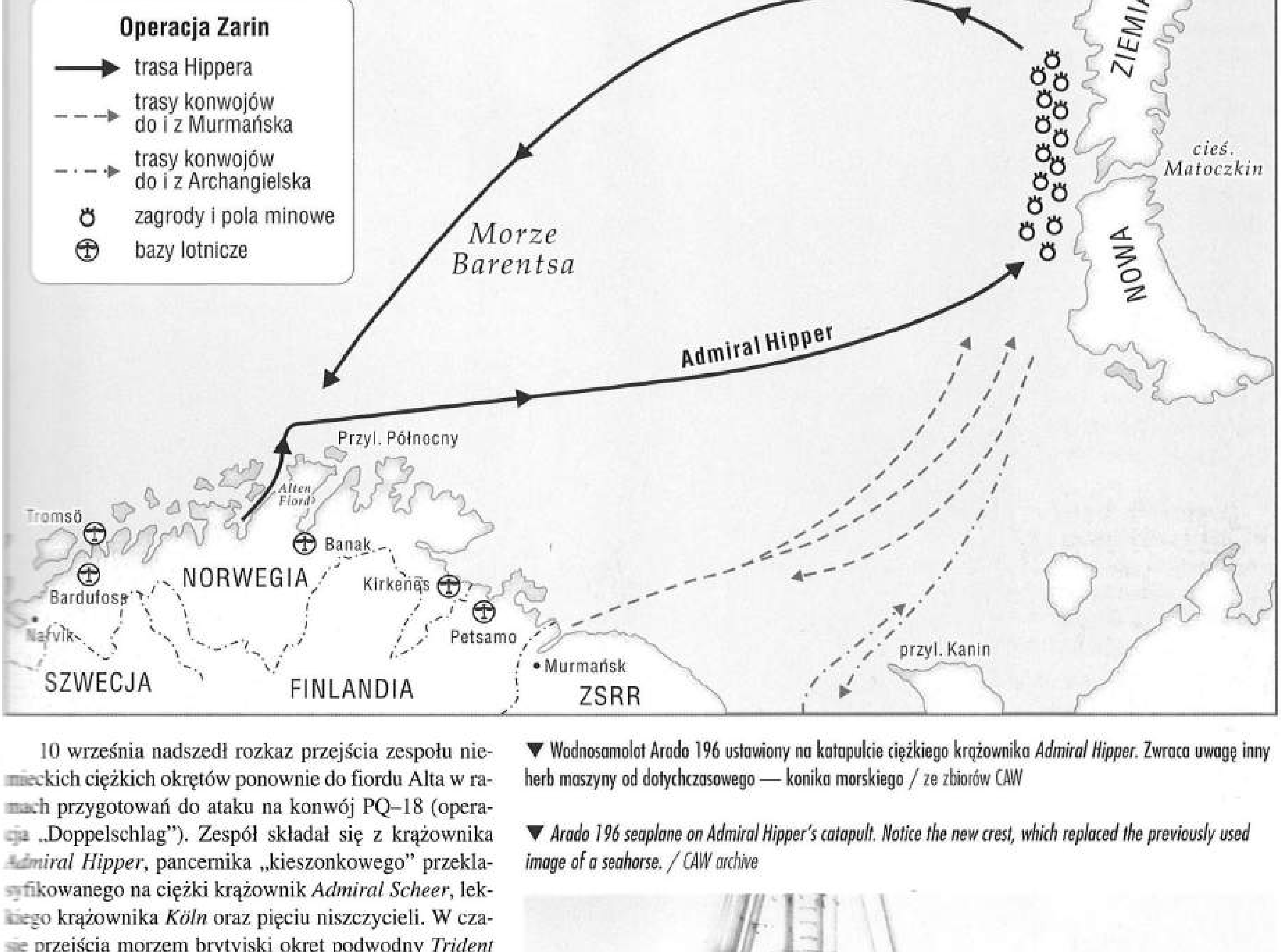
Na trasie niemieckiego zespołu znalazł się przypadkowo sowiecki okręt podwodny K–21 (d-ca kpt. Mikołaj Łunin). Wg zapisu w jego dzienniku dokonał on udanego ataku torpedowego w dniu 5 lipca o 18.02 w pozycji 71°25'N i 23°40'E na pancernik *Tirpitz*, uszkadzając go jedną torpedą[6].

Mimo że raport Łunina był fałszywy, dowództwo Grupy Marynarki „Północ" o godzinie 21.30 wydało rozkaz powrotu i tym samym operacja „Rösselsprung" (Gambit Skoczka) została przerwana.

Po bezowocnej wyprawie przeciwko konwojowi PQ–17 *Admiral Hipper* powrócił na dawne miejsce swego pobytu, do Zatoki Bogen, będącej jedną z północnych odnóg fiordu Ofot, wiodącego do Narviku. W dniach od 27 do 31 lipca i od 17 do 21 sierpnia krążownik odbywał ćwiczenia w rejonie fiordu Vest i archipelagu Lofotów, zmieniając raz po raz miejsca kotwiczenia, częściowo dla zmylenia alianckiego zwiadu lotniczego, częściowo dla utrzymania okrętu i załogi w ciągłej sprawności.

[5] Wyczerpujące opisy przebiegu dramatu konwoju PQ–17 może Czytelnik znaleźć w szeregu publikacji (m.in. Burza nad Atlantykiem, Wojna za kręgiem polarnym oraz W lodach i ogniu) Andrzeja Perepeczko.

[6] Atak ten spowodował sporo zamieszania wśród historyków II wojny światowej na morzu. Propaganda sowiecka nadała meldunkowi Łunina bardzo duży rozgłos, a on sam został odznaczony. W wielu późniejszych publikacjach sowieckich lansowana jest teza, że *Tirpitz* uszkodzony torpedą z K–21 zmuszony został do zawrócenia do portu i tym samym zakrojona na szeroką skalę operacja „Rösselsprung" (Gambit Skoczka) została przerwana. Tymczasem powojenne publikacje historyków — głównie niemieckich (np. J. Rohwer i adm. Ruge oraz inni) — podają, że torpedy sowieckie ominęły *Tirpitza*, który nieuszkodzony wrócił do fiordu Alta. Według J. Rohwera i G. Hummelchena (Chronology of the War at Sea, London 1972) operacja „Rösselsprung" została przerwana, ponieważ z morza nadchodziły meldunki o postępującej rzezi rozproszonych statków konwoju PQ–17 i admirał Raeder zupełnie słusznie uznał, że nie należy ryzykować w tej sytuacji akcji ciężkich okrętów. Jest wielce prawdopodobnym, że atak torpedowy kapitana Łunina, mimo że chybiony, unaocznił dowództwu Kriegsmarine skalę ewentualnego ryzyka operacji.



10 września nadszedł rozkaz przejścia zespołu niemieckich ciężkich okrętów ponownie do fiordu Alta w ramach przygotowań do ataku na konwój PQ–18 (operacja „Doppelschlag"). Zespół składał się z krążownika *Admiral Hipper*, pancernika „kieszonkowego" przeklasyfikowanego na ciężki krążownik *Admiral Scheer*, lekkiego krążownika *Köln* oraz pięciu niszczycieli. W czasie przejścia morzem brytyjski okręt podwodny *Trident* dostrzegł zespół i wystrzelił pięciotorpedową salwę do *Hippera*, jednakże wszystkie torpedy były niecelne. Niemieckie okręty weszły do fiordu Alta 11 września.

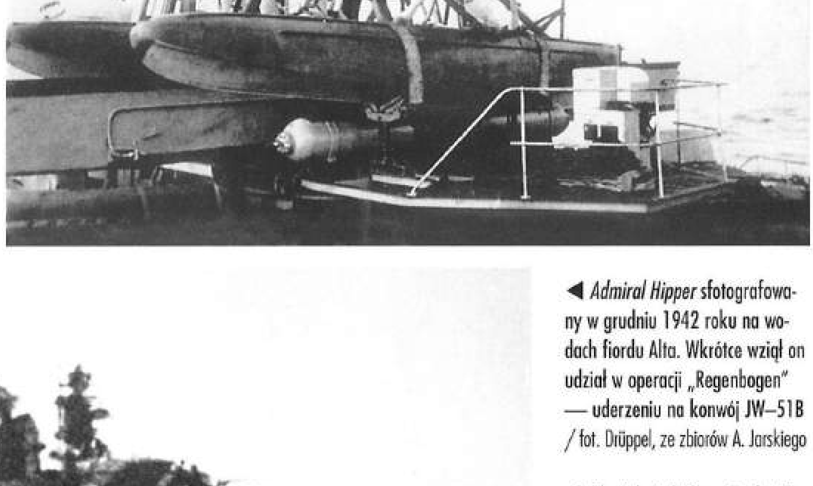
Tego samego dnia nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy *Hippera*. Kontradmirała Meisela zastąpił kmdr Hans Hartmann.

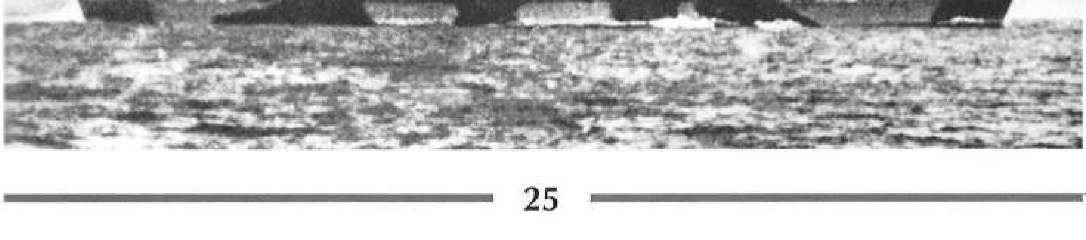
Po odwołaniu przez Hitlera operacji „Doppelschlag" Dowództwo Grupy Północ planowało operację „Meisenbalz", której celem był atak na konwój powrotny z Murmańska QP–14. Ponieważ w skład jego wchodziły puste statki, Anglicy nie spodziewali się raczej ataku ciężkich okrętów na taki cel i tym samym istniała spora szansa na zaskoczenie, a więc i na sukces.

Jednak i tym razem Adolf Hitler nie zaaprobował planu operacji. Stał on na stanowisku, że stacjonujące w bazach norweskich ciężkie okręty niemieckie stano-

▼ Wodnosamolot Arado 196 ustawiony na katapulcie ciężkiego krążownika *Admiral Hipper*. Zwraca uwagę inny herb maszyny od dotychczasowego — konika morskiego / ze zbiorów CAW

▼ *Arado 196 seaplane on Admiral Hipper's catapult. Notice the new crest, which replaced the previously used image of a seahorse. / CAW archive*





◀ *Admiral Hipper* sfotografowany w grudniu 1942 roku na wodach fiordu Alta. Wkrótce wziął on udział w operacji „Regenbogen" — uderzeniu na konwój JW–51B / fot. Drüppel, ze zbiorów A. Jarskiego

◀ *The Admiral Hipper in the Altafiord, December 1942. Soon she would take part in the operation "Regenbogen" — the strike on the convoy JW–51B. / by Drüppel, A. Jarski archive*



▶ Oblodzona wieża B *Admirala Hippera* — ujęcie z wypadu krążownika przeciwko konwojowi JW–51B / ze zbiorów CAW

▶ *The "B" turret of Admiral Hipper covered with ice. The picture was taken during the ship's sortie after the convoy JW–51B. / CAW archive*

▼ Pływanie i służba za kręgiem polarnym nie należały do łatwych, co ilustruje to zdjęcie. Pokład, wieże i nadbudówki *Admirala Hippera* często bywały niemal całkowicie oblodzone / ze zbiorów CAW

▼ *Service beyond the Polar Circle, as we can see in the picture, was not among the easiest. The deck, turrets and superstructures of the Admiral Hipper were often almost entirely covered with ice. / CAW archive*



wią — oprócz potencjału militarnego — również poważny walor operacyjny i propagandowy w tym rejonie, będąc ciągłym zagrożeniem dla arktycznych konwojów, co zmuszało Sprzymierzonych do utrzymywania znacznych ilości ciężkich okrętów w osłonach konwojów. Tak więc operacja „Meisenbalz" również została odwołana.

Planowana — niejako w zamian — operacja o kryptonimie „Rasputin" (wypad krążownika *Köln* z dwoma niszczycielami w celu zaminowania cieśniny Matoczkin między wyspami Nowej Ziemi) również nie doszła do skutku, natomiast 24 września *Admiral Hipper* przyjął na pokład 96 min typu EMC i eskortowany przez cztery niszczyciele (Z–23, Z–28, Z–29 i Z–30) wyszedł na operację o kryptonimie „Zarin" (Caryca).

Operacja ta przebiegła bez zakłóceń. Co prawda 96 min to niezbyt dużo jak na zagrodę postawioną w dość szerokiej cieśninie, jednak sam fakt jej istnienia mógł wprowadzić spore zakłócenia na polarnym szlaku żeglugowym ponad Syberią. Wydaje się jednakże, że operacja ta „kosztowała sporo paliwa, sporo materiałów oraz dużo czasu i trudu"[7] w stosunku do osiągnięć i była przeprowadzona bardziej dla zatrudnienia krążownika przez kilka dni, do ranka 28 września, kiedy to zespół wszedł ponownie do fiordu Kaa, będącego odnogą fiordu Alta. W dniach 1–2 października *Admiral Hipper* powrócił na poprzednie swoje leże w zatoce Bogen.

Po kolejnej krwawej bitwie o konwój PQ–18, kiedy to z 40 statków zatopionych zostało 13 (a Winston Churchill pisał do Stalina 22 września 1942 roku: „[...] Znaczny sukces ostatniego konwoju"), Admiralicja brytyjska zdecydowała, aby przez jakiś czas wysyłać szlakiem arktycznym konwojów pojedyncze, samotne statki z pomo-

[7] Wg Brennecke J., Eismeer, Atlantik, Ostsee, Jugendheim, s. 256.

cą dla Rosji Sowieckiej. Załogi tych statków miały składać się z ochotników, którzy mieli dostawać specjalne premie pieniężne.

Od 29 października do 9 listopada na trasy arktyczne wyszło 13 statków w odległości około 200 mil jeden od drugiego. I właśnie na te samotne statki Dowództwo Grupy Nord zdecydowało wysłać 5 listopada w morze krążownik *Admiral Hipper* z wiceadmirałem Kummetzem na pokładzie, w asyście czterech niszczycieli. Jedynym efektem wypadu, oznaczonego kryptonimem „Hoffnung" (Nadzieja), było zatopienie w dniu 7 listopada idącego pod balastem sowieckiego zbiornikowca *Donbass*, który płynął z Murmańska na Islandię. Z 13 statków płynących samodzielnie do Murmańska do celu dotarło jedynie pięć. Trzy musiały zawrócić z rozmaitych przyczyn, a pięć zatopiły U-booty.

❦

Najbliższa okazja do udowodnienia przydatności ciężkich okrętów niemieckich w prowadzeniu wojny morskiej nadarzyła się pod koniec grudnia 1942 roku. W tym okresie bowiem należało się spodziewać konwoju z Wielkiej Brytanii do Murmańska. Dowództwo Kriegsmarine sądziło, że Alianci zajęci działaniami w Afryce Północnej nie będą mogli wystawić odpowiednio silnej osłony zarówno dla konwoju do Murmańska, jak też i powrotnego, o przygotowaniach do wyjścia którego donosił wywiad niemiecki.

Usilnie poszukując okazji do uzyskania jakiegoś znaczącego sukcesu ciężkich okrętów nawodnych, przygotowano równolegle dwa plany operacji. Jeden, o kryptonimie „Regenbogen" (Tęcza), przewidywał wypad *Hippera* w asyście niszczycieli w celu zaatakowania konwoju płynącego do Rosji, natomiast drugi — określony kryptonimem „Aurora" (Jutrzenka) — wyznaczał ciężkiemu krążownikowi *Lützow* korsarski rajd przeciwko żegludze w rejonie powyżej 70°N, pomiędzy 5° i 35°E.

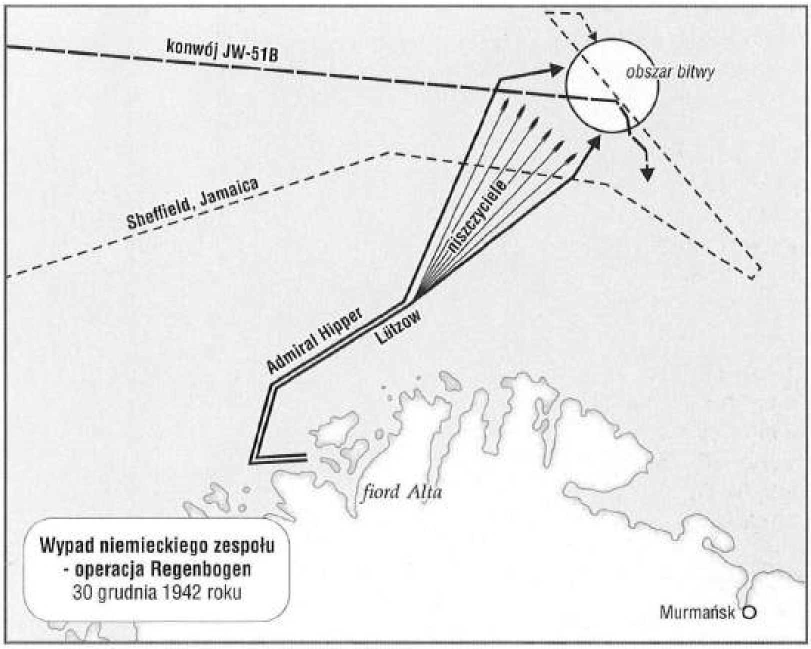
Krążownik *Lützow* w dniu 10 grudnia wyszedł z Gdyni i po siedmiu dniach zakotwiczył obok *Hippera* w fiordzie Alta.

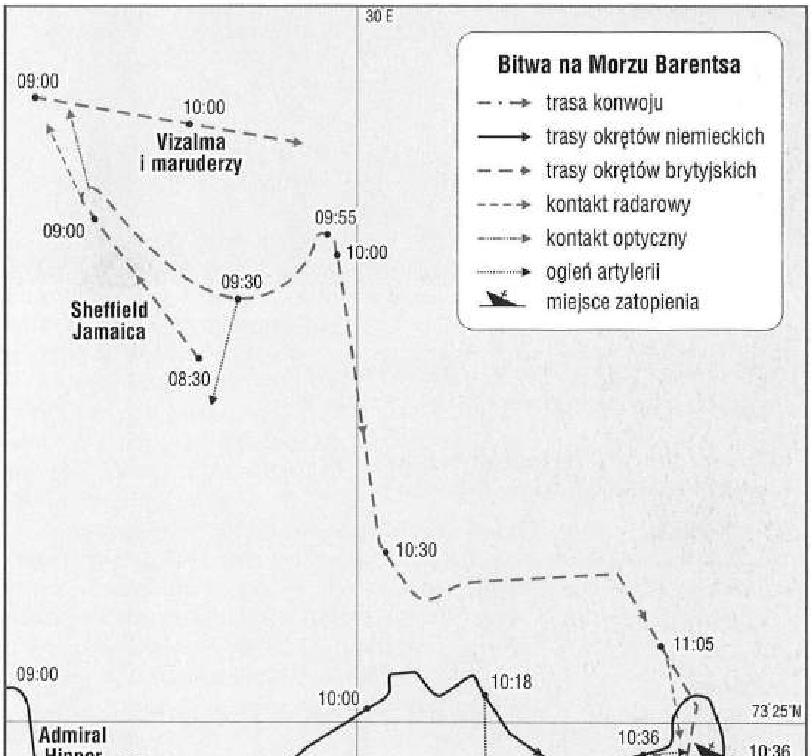
❦

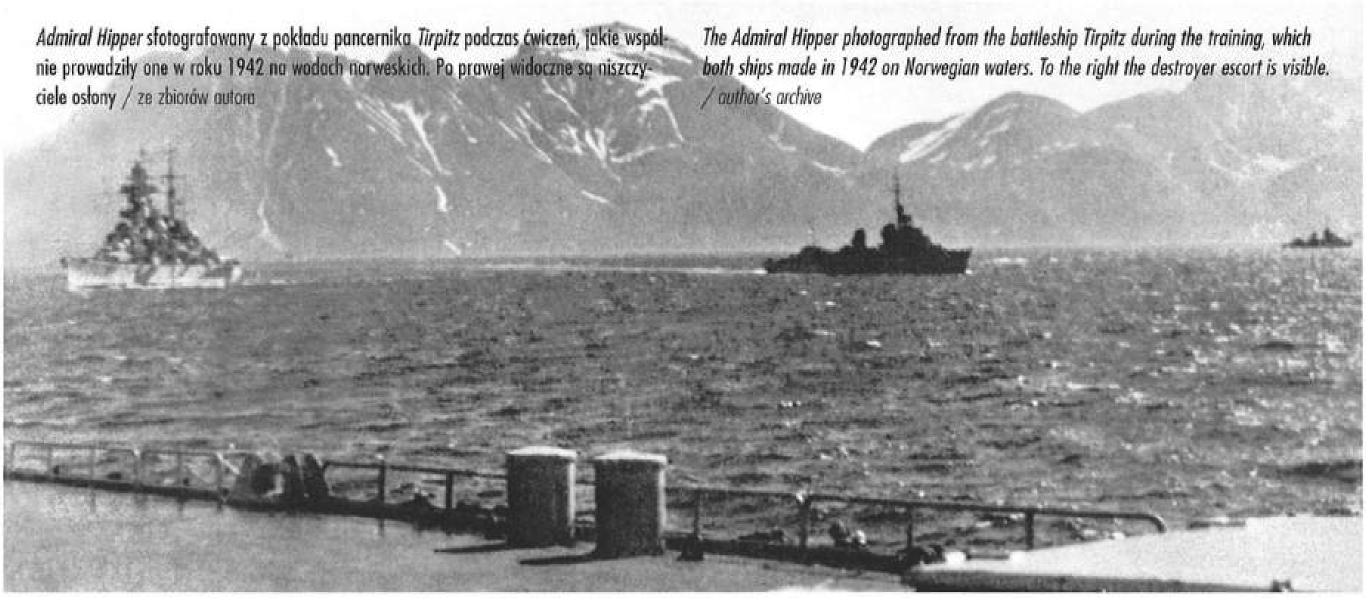
Admiralicja brytyjska zdecydowała wysłać w grudniu 1942 roku konwój, oznaczony nowym kryptonimem JW–51, przy czym statki podzielono na dwie grupy. Pierwsza, licząca 15 statków część konwoju, oznaczona jako JW–51A, eskortowana przez siedem niszczycieli i pięć mniejszych jednostek, wyszła z Wielkiej Brytanii 15 grudnia i niezauważona przez Niemców dotarła w całości do Murmańska 25 grudnia.

Konwój JW–51B składał się z 16 statków. Eskortę stanowiło sześć niszczycieli, których dowódcą był komandor Robert Sherbrooke na niszczycielu *Onslow,* oraz kilka mniejszych jednostek — wśród nich trałowiec *Bramble.*

25 grudnia konwój JW–51B minął podbiegunowe koło północne i po zwrocie skierował się kursem, który wiódł do Wyspy Niedźwiedziej. Dnia 28 grudnia, na szerokości 72°30'N konwój znalazł się w rejonie niezwykle silnego sztormu, który spowodował, że w nocy z 28/29 grudnia zgubiło się pięć statków, niszczyciel *Oribi* i trawler *Vizalma.* Na poszukiwanie maruderów komandor wysłał trałowiec *Bramble.* 30 grudnia konwój JW–51B, do którego dołączyła trójka z maruderów, płynąc po kolejnym zwrocie kursem 70°, przekroczył 20° długości wschodniej.







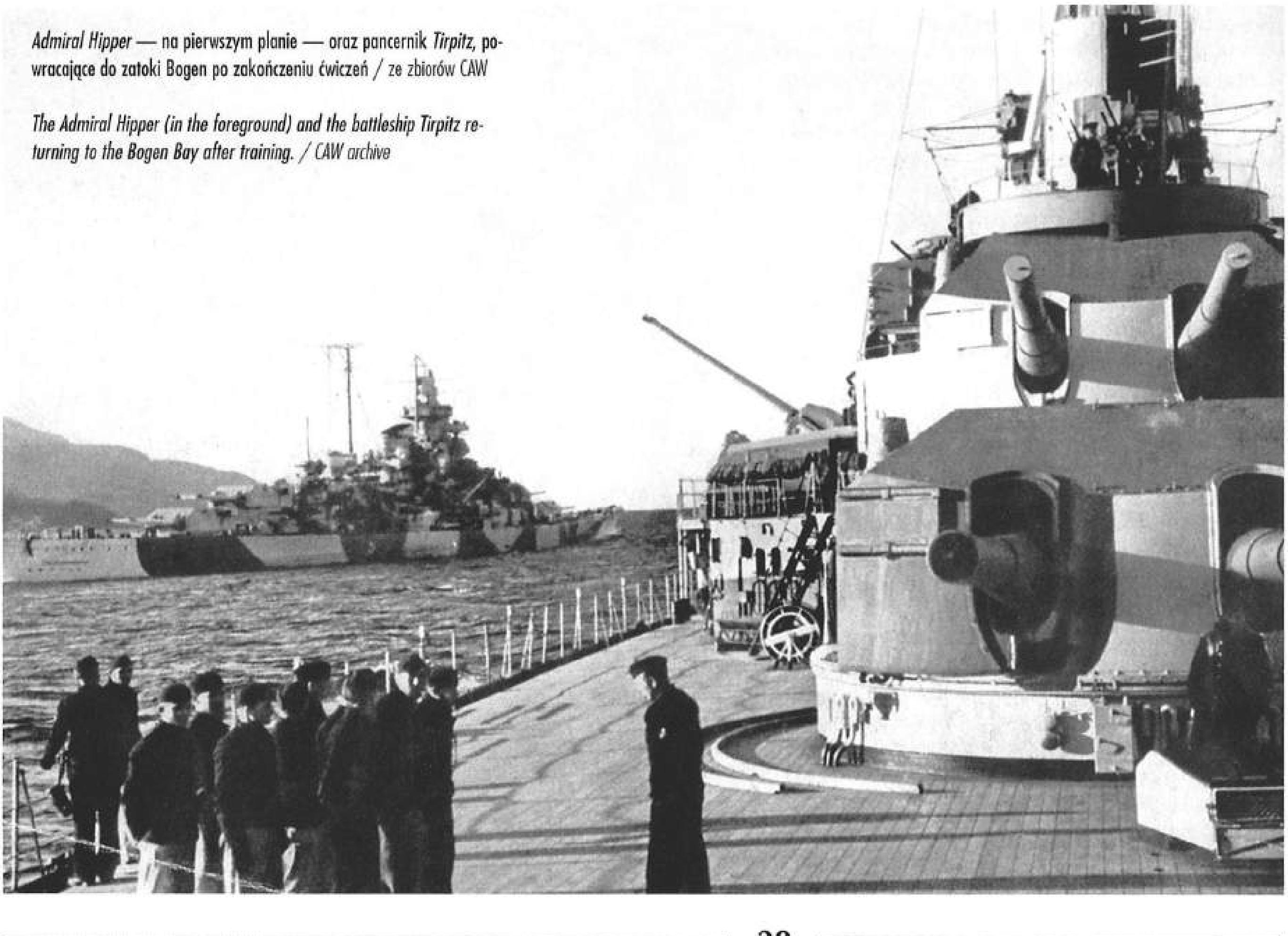
Admiral Hipper sfotografowany z pokładu pancernika *Tirpitz* podczas ćwiczeń, jakie wspólnie prowadziły one w roku 1942 na wodach norweskich. Po prawej widoczne są niszczyciele osłony / ze zbiorów autora

The Admiral Hipper photographed from the battleship Tirpitz during the training, which both ships made in 1942 on Norwegian waters. To the right the destroyer escort is visible. / author's archive

Tego samego dnia o godzinie 10.30 Generaladmiral Rolf Carls, dowódca Grupy Marynarki Północ, otrzymał telegram: „Rozpoznano konwój 73°30'N i 24°E. Kurs 70°, prędkość 12 w. D-ca U–354 kpt. Herbschleb."

Dowódca U–354 otrzymał rozkaz utrzymywania kontaktu optycznego z wykrytym konwojem, a adm. Carls wystąpił do adm. Raedera o zezwolenie rozpoczęcia operacji „Regenbogen". Zgodę wyrażono powiadamiając jednocześnie główną kwaterę Wehrmachtu i oczywiście Hitlera, który nie zareagował na otrzymane wiadomości.

30 grudnia o godzinie 17.30 wyszedł w morze z fiordu Alta zespół niemieckich okrętów pod dowództwem wiceadmirała Kummetza. Były to: flagowy *Admiral Hipper* (d-ca kmdr Hartmann), *Lützow* (d-ca kmdr Rudolf Stange), który włączono do operacji „Regenbogen", rezygnując z operacji „Aurora", oraz sześć niszczycieli: Z–4, Z–6, Z–16, Z–24, Z–30 i Z–31. Łącznie zespół ten stanowił bardzo poważną siłę w porównaniu ze słabą eskortą konwoju JW–51B. W tym miejscu trzeba dodać, że osłonę konwoju stanowiły dwa lekkie krążowniki: *Sheffield* i *Jamaica* (łącznie 24×152 mm, 16×102 mm, 12 wyrz. torped) pod dowództwem kontradmirała Roberta Burnetta, które przez cały czas przejścia konwoju płynęły kursem zbliżonym do kursów konwoju od jego prawej strony.



Admiral Hipper — na pierwszym planie — oraz pancernik *Tirpitz*, powracające do zatoki Bogen po zakończeniu ćwiczeń / ze zbiorów CAW

The Admiral Hipper (in the foreground) and the battleship Tirpitz returning to the Bogen Bay after training. / CAW archive

W momencie, kiedy okręty niemieckie wychodziły w morze, okręty Burnetta doszły do 35°E i dokonały zwrotu, kładąc się na kurs 315°.

Wychodząc na otwarte morze z fiordu Alta, wiceadmirał Kummetz na pokładzie *Hippera* otrzymał o godzinie 18.40 depeszę od admirała Fricke, szefa sztabu Raedera: „W spotkaniu z nieprzyjacielem o równej sile działać ostrożnie, unikać ryzyka utraty lub uszkodzenia krążowników." Jak się wkrótce okazało ta depesza miała decydujący wpływ na przebieg operacji „Regenbogen".

W godzinach nocnych zespół niemiecki, niezauważony przez patrolujące w tym rejonie brytyjskie okręty podwodne, skierował się w stronę przybliżonej pozycji tropionego konwoju. Dokładne dane nie były w tym momencie znane wiceadmirałowi Kummetzowi, ponieważ zarówno zła pogoda, jak też działalność niszczycieli eskorty konwoju spowodowała, że U-354 zmuszony został do przerwania obserwacji.

O godzinie 2.40 w dniu 31 grudnia Kummetz rozdzielił okręty swego zespołu. *Lützow* został skierowany na prawe skrzydło i miał w dalszym ciągu płynąć dotychczasowym kursem 50°, aby ewentualnie przeciąć drogę konwojowi. *Hipper* położył się na kurs 20°, aby zajść konwój od tyłu i następnie przejść na jego lewą, północną stronę, natomiast niszczyciele utworzyły swoisty wachlarz kursami różniącymi się między sobą o niespełna 5°. W ten sposób okręty niemieckie utworzyły sieć, w którą miały zamiar pochwycić konwój JW–51B, by zniszczyć go.

O godzinie 8.30 z niszczyciela *Obdurate*, eskortującego konwój od jego południowego skrzydła, dostrzeżono sylwetki dwóch obcych niszczycieli w namiarze 210°. Meldunek natychmiast został przekazany na *Onslowa* do dowódcy eskorty, kmdr. Sherbrooke'a. Ten kazał rozpoznać przynależność obcych okrętów, istniała bowiem możliwość, że są to wysłane na spotkanie konwoju niszczyciele sowieckie. Obdurate zawrócił, zbliżył się do widocznych już teraz trzech okrętów i o 9.30 kpt. C. Sclater nadał reflektorem zapytanie: What ships? W odpowiedzi niszczyciele otworzyły ogień!

Rozpoczęła się bitwa o konwój JW–51B, która przeszła do historii II wojny światowej jako Bitwa na Morzu Barentsa.

Powiadomiony o wykryciu konwoju *Admiral Hipper* zmienił parę minut po godzinie 9.00 kurs na 170°, a następnie na kurs 110° — niemal równoległy do kursu konwoju, w odległości około 10 mil na północ. O 9.40, po zwiększeniu prędkości do 31 węzłów, otworzył ogień do najbliżej znajdującego się niszczyciela *Achates*. Po pięciu salwach głównego kalibru, w czasie których *Achates* odniósł nieznaczne uszkodzenia, *Hipper* przeniósł ogień na dwa niszczyciele, *Onslow* i *Orwell*.

Komandor Sherbrooke, mimo widocznej znacznej przewagi napastników, bez najmniejszego wahania ruszył do obrony konwoju. Zdając sobie sprawę z różnicy kalibru dział (niszczyciele typu „C" miały zaledwie po cztery działa kalibru 120 mm, 1×105 mm i 4–8 wyrzutni torped), wiedział, że może liczyć jedynie na udany atak torpedowy. Starał się zatem — wraz z towarzyszącym mu *Orwellem* — zbliżyć do *Hippera*, aby zaatakować torpedami. Ciężki krążownik jednakże, gdy tylko oba niszczyciele zbliżyły się na niebezpieczną odległość, wykonał zwrot na dużej prędkości i wydłużył dystans, wystarczający jednak do utrzymania ognia.

Mijały minuty i kwadranse nierównej walki, wciąż jednak brytyjskie niszczyciele znajdowały się między



▲ Ćwiczenia przeciwlotnicze prowadzone na pokładzie *Admirala Hippera* — jedno z wielu systematycznie powtarzanych zajęć marynarzy z krążownika / ze zbiorów CAW

▲ *The anti-aircraft drill onboard the Admiral Hipper — one of many regular activities of the ship's crew. /* CAW archive

Hipperem, do którego dołączyły trzy niszczyciele, i konwojem, który — jak na razie — płynął wciąż kursem 90°.

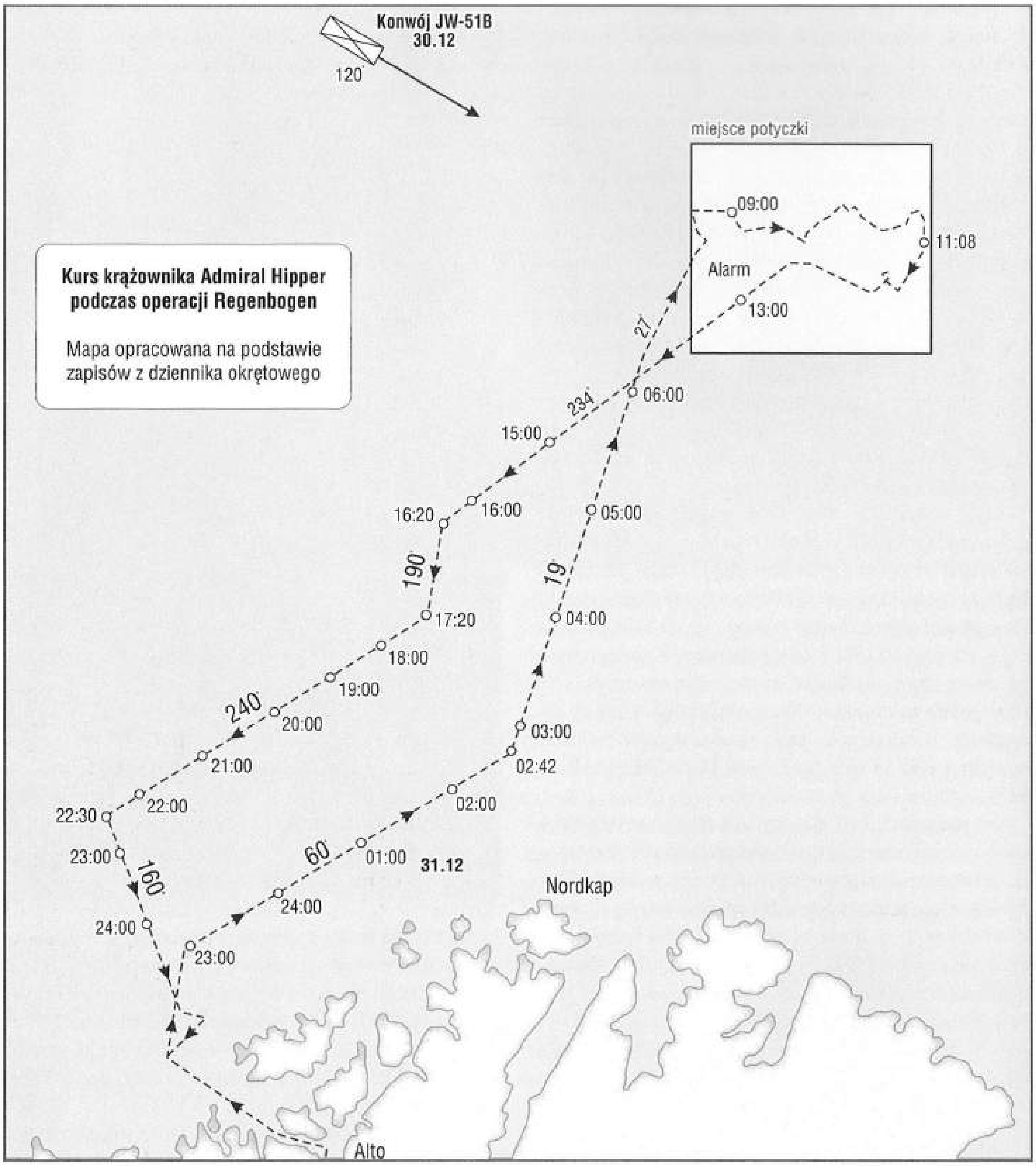
Komandor Sherbrooke świadom był, że toczy beznadziejną walkę i że jedna celna salwa dział kalibru 203 mm może zakończyć żywot *Onslowa* lub *Orwella*, a pociski niszczycieli nie są groźne dla opancerzonego krążownika. Walczył jednak dalej.

Po krótkiej przerwie, w czasie której *Hipper* unikał wystrzelonych przez niszczyciele torped, krążownik ponownie otworzył do *Onslowa* i *Orwella* ogień z dział głównego kalibru (o godzinie 10.16). *Obedient* towarzyszył obu niszczycielom jedynie przez osiem minut i został odesłany wraz z uszkodzonym *Achatesem* do konwoju, który szykował się do zwrotu na kurs 180°, próbując oderwać się od *Hippera*.

W dwie minuty później potężny pocisk krążownika trafił w komin *Onslowa*, uszkadzając poważnie jeden z kotłów, demolując kabinę radiolokacyjną, zabijając i raniąc szereg członków załogi i ciężko raniąc komandora Sherbrooke'a. Po chwili nastąpiły kolejne dwa trafienia. Dowództwo *Onslowa* przejął kpt. Tom Marchant, a dowództwo eskorty kpt. Kinloch na niszczycielu *Obedient*.

Tymczasem *Admiral Hipper* dostrzegł o 10.36 trałowiec *Bramble* i skierował na niego ogień swych dział. Na skutek nie trzeba było długo czekać — po kilku zaledwie minutach *Bramble* zaczął tonąć. W tej sytuacji wiceadmirał Kummetz przekazał „wykończenie" trałowca niszczycielom *Friedrich Eckhold* i *Richard Beitzen*, a sam podążył z dużą prędkością w kierunku konwoju, który tymczasem w popłochu starał się uciec z pola bitwy kursem początkowo 180°, a następnie 135°.

Na jego drodze po godzinie 11.00 pojawiły się dwa brytyjskie niszczyciele: uszkodzony *Achates* i obecnie



Kurs krążownika Admiral Hipper podczas operacji Regenbogen

Mapa opracowana na podstawie zapisów z dziennika okrętowego

flagowy okręt eskorty *Obedient* pod kpt. Kinlochem. Dokładnie o 11.15 *Hipper* otworzył z dystansu 10 mil ogień do *Achatesa* i trafił go już w dwie minuty później, na skutek czego niszczyciel zaczął tonąć. Widząc to, obsługa dział *Hippera* przeniosła o 11.26 ogień na *Obedienta*, który doznał poważnych uszkodzeń i na którym zniszczono radiostację. Dowództwo eskorty przejął natychmiast kpt. Sclater na *Obdurate*.

Sytuacja stawała się coraz bardziej tragiczna — ale wciąż jeszcze konwój JW–51B nie utracił żadnego ze swych statków, które nadal płynęły w konwojowym szyku. Wydawało się jednakże, że jego zagłada zbliża się błyskawicznie i nic nie zdoła jej oddalić lub chociażby odwlec w czasie.

Tymczasem o godzinie 9.30 dwa lekkie krążowniki brytyjskie *Sheffield* i *Jamaica* pod dowództwem kontradmirała Burnetta znajdowały się w pozycji 73°48'N i 29°E, w odległości około 36 mil na północ od aktualnej pozycji konwoju JW–51B. O tej godzinie dostrzeżono odległe błyski salw artyleryjskich w namiarze 180° i kontradmirał Burnett natychmiast skierował swe okręty w stronę rozpoczynającej się bitwy. Niedostrzeżony przez Niemców, o godzinie 11.30 otworzył do *Hippera* ogień z odległości około siedmiu mil.

Pojawienie się brytyjskich krążowników całkowicie zaskoczyło wiceadmirała Kummetza, który — szykując się do ataku na konwój — niemal dosłownie dwie minuty wcześniej wysłał do Dowództwa Grupy Marynarki Północ meldunek: „Prowadzimy walkę z siłami eskorty konwoju, w pobliżu którego nie ma żadnego krążownika nieprzyjaciela."

O 11.34 *Hipper* otrzymał pierwsze trafienie pociskiem 152 mm, który nadzwyczajnym zbiegiem okoliczności (patrz rysunek) trafił poniżej burtowego pasa pancernego, przebił burtę i wybuchł w kotłowni nr 3, powodując bardzo poważne uszkodzenia. Do kotłowni wlała się woda, kotły zgasły, prawa turbina została wyłączona z ruchu, zaś prędkość spadła do 23 węzłów. W minutę później, zanim na krążowniku zdołano opanować sytuację, trafił weń kolejny pocisk, niszcząc pomieszczenia i wzniecając pożar, a o 11.36 trzeci pocisk spadł na hangar wraz ze znajdującymi się tam wodnosamolotami.

O 11.35 z kierunku wschodniego nadpłynął *Lützow* z trzema niszczycielami i otworzył ogień do oddalonego o niespełna 10 mil konwoju, który był w trakcie kolejnego zwrotu, kładąc się na kurs 225°. Jeden z jego pocisków uszkodził parowiec *Calobre*[8], płynący pod panamską banderą. W tym samym czasie niszczyciel *Richard*

[8] Wg Brookes E., The Gates of Hell, London 1960, s. 122.

Beitzen dołączył do *Hippera* i zameldował, że *Friedrich Eckoldt* tonie ostrzeliwany przez brytyjskie krążowniki. Wiceadmirał Kummetz wydał w tej sytuacji o 12.03 rozkaz: „Przerwać walkę i wycofać się na zachód."

Na polu bitwy pozostały tonący *Achates*, do którego podszedł trawler *Northern Gem* i uratował 81 członków załogi niszczyciela, oraz szczątki niemieckiego niszczyciela (*Eckoldt*), który o 11.55 wyleciał w powietrze trafiony w komorę amunicyjną i zatonął wraz z całą załogą. *Hipper* i niszczyciele zdołały też zatopić trałowiec *Bramble*.

Oceniając po latach decyzję wiceadmirała Kummetza o przerwaniu operacji „Regenbogen", nie sposób pozbyć się co najmniej zdziwienia. Oto bowiem w dniu 31 grudnia o godzinie 12.00 po stronie niemieckiej znajdowały się: uszkodzony, ale zdolny do dalszej walki ciężki krążownik *Hipper* (8×203 mm, 12×105 mm i 12 wyrz. torped) oraz *Lützow* (6×280 mm, 8×150 mm, 6×105 mm i 8 wyrz. torped), jak też pięć nieuszkodzonych niszczycieli (Z–4 i Z–6: 5×127 mm, Z–24, Z–30 i Z–31: 5×150 mm, wszystkie po 8 wyrz. torped). Stanowiło to razem potężną siłę ognia. Po stronie brytyjskiej były zaś dwa lekkie krążowniki (łącznie 24×152 mm, 16×102 mm, 12 wyrz. torped) oraz tylko trzy niszczyciele (4×120 mm, 8 wyrz. torped).

Gdyby zatem wiceadmirał Kummetz kontynuował — wspólnie z *Lützowem* — rozpoczętą bitwę, to musiała się ona skończyć całkowitym rozgromieniem konwoju i prawdopodobnie zatopieniem dwóch lekkich brytyjskich krążowników. A na front wschodni nie dotarłoby 2046 pojazdów, 202 czołgi, 120 samolotów, 34.000 ton paliwa i 54.000 ton innych wojennych materiałów.

Dlaczego zatem Kummetz podjął taką decyzję? Czyżby aż tak zasugerował się depeszą otrzymaną o 18.40 w dniu 30 grudnia? Depeszą, w której admirał Fricke zalecał „unikać ryzyka utraty lub uszkodzenia krążowników". Nawiasem mówiąc, *Admiral Hipper* i tak już był uszkodzony. I to dość poważnie.

W dzienniku zdarzeń bojowych *Hippera* Kummetz zapisał pod datą 31 grudnia 1942 roku, godz. 12.33: „Nieprzyjaciel wyraźnie zaangażował świeże siły wokół mej formacji. Ogólna sytuacja jest tak niepewna, iż jest niemożliwe skierować *Lützowa* przeciwko konwojowi (operacja „Aurora") bez poważniejszego ryzyka.

W tej chwili wydaje się pewne, że jeśli chodzi o moją część zespołu, to została ona zaatakowana przez co najmniej jeden, a być może przez dwa krążowniki nieprzyjacielskie."

W później zredagowanym raporcie z operacji „Regenbogen" pisał:

„Nowy przybysz, trudny do zidentyfikowania, otworzył ogień do *Hippera*, nadchodząc z północy. Sądząc z jego pocisków, był to krążownik. Znalazłem się więc pomiędzy nieprzyjacielskim krążownikiem a niszczycielami z eskorty konwoju, które były na południu. Musiałem wobec tego uwolnić się z tej niekorzystnej sytuacji taktycznej. Zresztą wobec zapadających ciemności było coraz trudniej kontrolować przebieg operacji. Atakowanie w kierunku południowym, uwalniając się od krążownika i zbliżając do konwoju, nie wchodziło w rachubę z uwagi na awarię *Hippera*. Było także niemożliwe oddetaszować własne niszczyciele, które zapewniały mu bliską eskortę. W tej sytuacji podjąłem decyzję przerwania bitwy i wycofania się z wszystkimi mymi okrętami."

Zespół niemieckich okrętów powrócił z nieudanego wypadu w dniu 1 stycznia 1943 roku. Flagowy okręt wiceadmirała Kummetza, ciężki krążownik *Admiral Hipper*, stanął na kotwicy w fiordzie Kaa o godzinie 5.28. Operacja „Regenbogen" została zakończona.

Prinz Eugen

Jak uprzednio wspomniano, *Prinz Eugen* po nieudanej wyprawie na Atlantyk w ramach operacji „Rheinübung" dotarł 1 czerwca 1941 roku do Brestu i dołączył tam do dwóch pancerników: *Gneisenaua* i *Scharnhorsta*.

Bazujące w Breście ciężkie okręty stały się celem licznych nalotów samolotów RAF'u, co doprowadziło do poważnych uszkodzeń wszystkich trzech jednostek. Tym samym odsunięta została na czas jakiś groźba kolejnego korsarskiego wypadu na otwarte wody Atlantyku, czego w dalszym ciągu obawiała się Admiralicja brytyjska.

Tymczasem prace remontowe w Breście postępowały dość szybko i zbliżał się moment, kiedy przebywające w tym porcie okręty znowu mogły stać się groźne.

Na przełomie lat 1941/1942 Anglicy wysłali siedem okrętów podwodnych dla ciągłego patrolowania podejścia do Brestu, tworząc tzw. iron ring (żelazny pierścień), które jednak zostały odwołane z niezrozumiałych przyczyn na początku stycznia 1942 roku. Żelazny pierścień został zastąpiony przez system niemal ciągłego patrolowania lotniczego na trzech liniach, na ewentualnej drodze trzech ciężkich okrętów, na wypadek gdyby Niemcy podjęli próbę przedarcia się przez kanał La Manche. A z taką — co prawda niezbyt prawdopodobną — możliwością liczono się w Admiralicji brytyjskiej, wyjście bowiem trzech ciężkich okrętów na Atlantyk musiałoby być poprzedzone wspólnymi ćwiczeniami, dużym zaopatrzeniem, co nie uszłoby uwadze licznych agentów brytyjskiego wywiadu i członkom francuskiego Ruchu Oporu w Breście. Poza tym — po przeprowadzonej latem 1941 roku na Atlantyku akcji likwidacji niemieckich statków zaopatrzeniowych — wypad na ocean trzech ciężkich okrętów nie miałby szans powodzenia.

Z drugiej strony, w przypadku próby przedarcia się przez kanał La Manche niemiecki zespół narażony byłby na ataki brytyjskich sił morskich oraz powietrznych, a także ogień ciężkich dział nabrzeżnych ustawionych na brzegach Cieśniny Kaletańskiej.

Na wszelki wypadek strona brytyjska przygotowała plan operacji o kryptonimie „Fuller", mającej na celu uniemożliwienie wrogowi przedarcia się przez kanał La Manche. Admirał Ramsay, który miał kierować tą operacją, miał do dyspozycji jedynie sześć kutrów torpedowych w bazie Dover, sześć takich samych jednostek w Ramsgate i sześć przestarzałych niszczycieli w Harwich oraz początkowo 300 samolotów bombowych. Po 6 lutego zmniejszono ilość bombowców do 100. Oprócz samolotów bombowych Ramsay dysponował sześcioma przestarzałymi samolotami torpedowymi typu *Swordfish*.

Tymczasem decyzję o dalszych losach ciężkich okrętów zablokowanych w Breście podjął osobiście Adolf Hitler. Ogarnięty obsesją, że Alianci dokonają silnego desantu w Norwegii, zażądał, aby okręty przeszły z Brestu najkrótszą drogą do Niemiec, a następnie skierowane zostały do baz norweskich.

Początkowo Grossadmiral Raeder próbował oponować przeciwko próbie forsowania kanału La Manche. Uzasadniał to zbyt dużym ryzykiem, a dodatkowo uważał, że opuszczenie Brestu przez bardzo silny zespół przyniesie sporą korzyść Aliantom, bowiem skończy się tym samym stan stałego zagrożenia żeglugowych linii komunikacyjnych na środkowym i południowym Atlantyku, co pozwoli na przerzucenie w inne rejony wielu ciężkich okrętów brytyjskich, które dotychczas trzymano w pogotowiu przeciw ewentualnemu wypadowi z Brestu.

Hitler jednak nie dał się przekonać i ostatecznie przygotowano śmiały, ale ryzykowny plan operacji, określonej kryptonimem „Cerberus".

Operacja „Cerberus"

Gdy już zapadła decyzja o przedarciu się przez Kanał, Niemcy z całą starannością rozpoczęli stosowne przygotowania. Szły one równocześnie w kilku kierunkach.

Ponieważ spodziewano się w czasie marszu przez Kanał silnych akcji brytyjskiego lotnictwa, wzmocniono na trzech okrętach obronę przeciwlotniczą. Przykładowo na *Prinz Eugenie* zamontowano dodatkowo pięć czterolufowych działek przeciwlotniczych kalibru 20 mm i zaokrętowano wyspecjalizowanych artylerzystów. Przygotowano również silną osłonę samolotów myśliwskich na odcinku między Le Havre i Calais. Przewidywano też, że im głębiej niemieckie okręty będą wchodziły w Kanał, tym większą ilość jednostek będzie liczył zespół, co dodatkowo wzmocni obronę przeciwlotniczą operacji. Zastosowano również nieregularne zakłócenia działalności brytyjskich stacji radarowych wzdłuż brytyjskich wybrzeży, aby — w okresie realizacji operacji — Anglicy uznali je za skutek zaburzeń atmosferycznych.

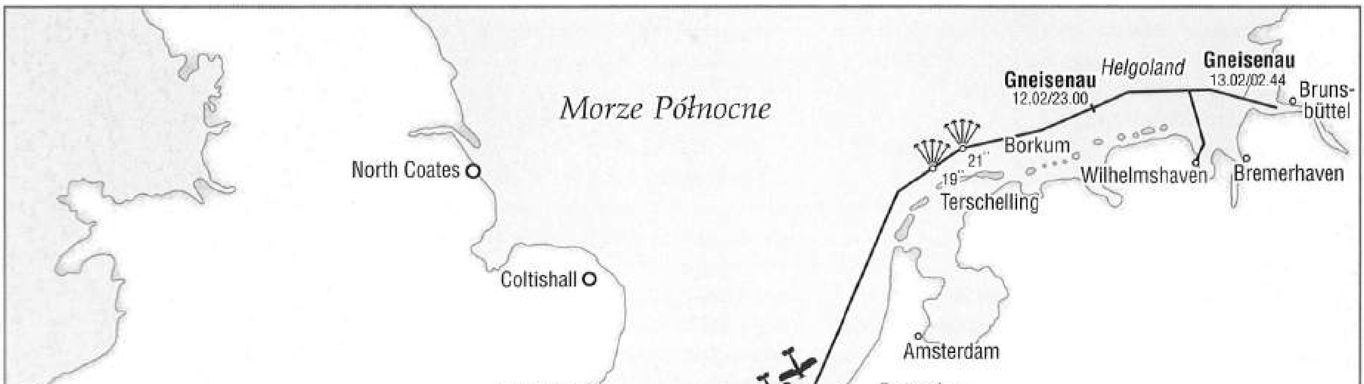
Nie zaniechano też forteli mających na celu zmylenie wywiadu brytyjskiego. Między innymi dostarczono na okręty transporty beczek z napisem „Lubrifiant colonial" oraz zamówiono w dużych zakładach odzieżowych serię tropikalnych mundurów marynarskich. Miało to na celu przekonanie Admiralicji, że Niemcy szykują wypad na wody środkowego i południowego Atlantyku.

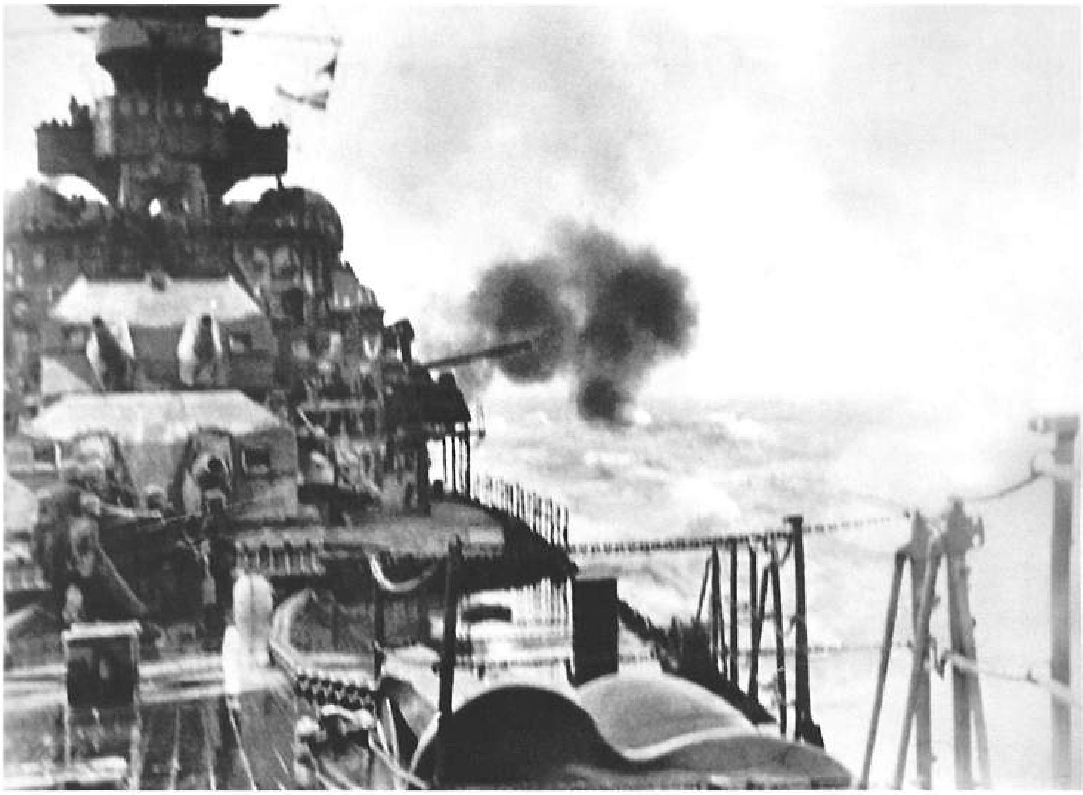
Rozpoczęcie operacji wyznaczono w ścisłej tajemnicy na godzinę 19.30 dnia 11 lutego 1942 roku. By zmylić wywiad aliancki co do daty wyjścia w morze, przygotowano fikcyjny bankiet w Paryżu w kwaterze Grossadmirala Raedera na godzinę 20.00 w dniu 12 lutego, na który zostali zaproszeni dowódcy okrętów i wyżsi oficerowie bazy w Breście. Równocześnie przygotowano w tym samym terminie bal karnawałowy dla oficerów — członków załóg stojących w tym porcie i wypuszczono część załogi na urlopy do rodzin.

Oto kalendarium dalszych wydarzeń.

11 lutego 1942 roku

19.30 Zbiegiem okoliczności o tej godzinie rozpoczął się nalot bombowy na bazę marynarki wojennej w Breście. Nie zdołał on jednak uszkodzić żadnego z szykujących się do wyjścia w morze okrętów niemieckich, jednakże rozpoczęcie operacji „Cerberus" musiało zostać przesunięte.





◄▼ Operacja „Cerberus” — przejście przez kanał La Manche trzech ciężkich okrętów niemieckich — odbyło się tuż pod nosem Brytyjczyków... Po lewej — na pierwszym planie ustawione dodatkowo na pokładzie dziobowym i na wieży B *Prinz Eugena* zestawy plot Flakvierling 38. Poniżej ujęcie z mostka admiralskiego *Prinz Eugena* / ze zbiorów CAW

◄▼ *Operation "Cerberus" — the passage of three German capital ships through the English Channel — was made under the British noses... To the left additional Flakvierling 38 quadruple anti-aircraft gun emplacements, placed on the "B" turret and the foredeck of the Prinz Eugen. / CAW archive*

21.48 Wiceadmirał Otto Ciliax, wyznaczony na dowódcę operacji „Cerberus”, wydał ponowny rozkaz wyjścia zespołu w morze.

22.45[9] Sześć niszczycieli oraz trzy torpedowce ustawiły się w nakazanym szyku i podążały za trzema ciężkimi okrętami, które wiódł *Scharnhorst*, okręt flagowy wiceadmirała Ciliaxa. Jako drugi płynął *Gneisenau*, a na końcu *Prinz Eugen*.

Zespół po wyjściu z Zatoki Iroise położył się na kurs 270°, ale już wkrótce, tuż przed północą, po minięciu trawersu wyspy Quessant (nazwa angielska — Ushant) zmieniono go — ku całkowitemu zaskoczeniu załóg — na 340°. Kurs ten bowiem wiódł w kierunku Anglii!

Jeszcze bardziej zaskoczyła załogi następna zmiana kursu, która nastąpiła po pozostawieniu po prawej burcie wyspy Quessant. Nowy kurs wyniósł 20°.

12 lutego 1942 roku

01.12 Przez głośniki na wszystkich okrętach ogłoszono prawdziwy cel operacji „Cerberus”, a w kilka minut później zespół ponownie zmienił kurs kierując się na wyspę Alderney z archipelagu Wysp



[9] Co do godziny wyjścia zespołu z Brestu istnieją w rozmaitych źródłach rozbieżności. I tak: Schmalenbach P., op. cit., s. 170 podaje: „22.30 *Scharnhorst* zapalił czerwone światło jako rozkaz do odcumowania”, 23.20 — holowniki oddały cumy. Lipiński J., Druga wojna światowa na morzu, Gdańsk 1962, s. 203 podaje godzinę 20.30. Breyer S., Battleships and Batlle Cruisers 1905–1970, s. 32 — godzina 23.45. Natomiast Perepeczko A., Bój o Atlantyk, Warszawa 1999 podaje za książką Robertson T., Channel Dash, New York 1958 godzinę 22.45 jako czas, kiedy zespół ruszył z redy portu Brest.



▶ Pokład dziobowy *Prinz Eugena* widziany z mostka admiralskiego. Na pierwszym planie zestaw Flakvierling 38, który został umieszczony na wieży B w celu wzmocnienia artylerii plot krążownika / ze zbiorów autora

▶ *Prinz Eugen's fore deck shot taken from the admiral's bridge. In front the Flakvierling 38 emplacement, placed on the "B" turret to strengthen the ship's air defense.* / author's archive

Normandzkich, posiadłości brytyjskiej okupowanej przez Niemców.

05.30 Na trawersie wyspy Alderney dotychczas niewykryty zespół niemiecki zmienił kurs na 90°, wchodząc na wody Zatoki Sekwany. O świcie nad okrętami pojawiły się samoloty myśliwskie osłony, ale ich echa na brytyjskich radarach nie zwróciły — jak na razie — niczyjej uwagi.

10.42 Nad okrętami niemieckimi pojawiły się przypadkowo dwa brytyjskie *Spitfire'y*, lecz meldunek piloci złożyli dopiero po wylądowaniu o 11.09. Znowu upłynęło niemal pół godziny cennego czasu.

12.14 Z lotniska Manston wystartowało sześć samolotów torpedowych *Swordfish* z eskadry Nr 825 z rozkazem zaatakowania wykrytych przed przeszło godziną niemieckich ciężkich okrętów.

12.18 Zespół niemiecki znalazł się w zasięgu dziewięciocalowych (228,6 mm) dział brytyjskiej altylerii nabrzeżnej, które otworzyły ogień do schowanych za zasłoną dymną niemieckich okrętów.

W ciągu kolejnych 27 minut oddano 33 salwy, ale wszystkie były niecelne. Zespół niemiecki przeszedł Cieśninę Kaletańską.

12.23 Atak pięciu kutrów torpedowych (d-ca kpt. Pumphrey) na *Scharnhorsta* i *Prinz Eugena*. Żadna z ośmiu wystrzelonych torped nie trafiła w cel.

12.44 *Swordfishe* prowadzone przez kpt. Esmonda zaatakowały torpedami trzy ciężkie okręty. Ogień obrony przeciwlotniczej był jednak bardzo gęsty i celny. Wszystkie samoloty zostały zestrzelone, żadna ze zrzuconych torped nie dotarła do celu.

14.31 Potężna eksplozja wstrząsnęła kadłubem *Scharnhorsta*.

15.47 Do niemieckich okrętów zbliżyło się sześć niszczycieli pod dowództwem kmdr. Pizeya, które wyszły z bazy w Harwich. Były to jednak okręty

stare, z okresu I wojny światowej. Operując bardzo odważnie, mimo gęstego ognia dział niemieckich różnych kalibrów, zdołały co prawda wystrzelić torpedy, jednakże żadna z nich nie była celna.

Między godziną 14.20 a 16.15 z różnych lotnisk angielskich wystartowały aż 242 samoloty bombowe, z których tylko 39 zdołało odnaleźć nieprzyjaciela w panujących złych warunkach atmosferycznych (niski pułap chmur, szkwały deszczowe i pogarszająca się widoczność). Z tych 39, które znalazły się nad okrętami między 14.55 a 18.00 zostało zestrzelonych aż 15 i na domiar złego nie uzyskano żadnego trafienia.

Tymczasem zespół wiceadmirała Ciliaxa, który po wejściu *Scharnhorsta* na minę przeszedł na niszczyciel Z–29, płynął wzdłuż Holandii i coraz bardziej oddalał się od angielskich brzegów. Zbliżała się noc — i coraz bardziej malała szansa na zniszczenie lub przynajmniej uszkodzenie któregoś z ciężkich okrętów. Co prawda, *Scharnhorst* doznał uszkodzeń i musiał na jakiś czas zastopować, ale po doraźnej naprawie płynął z prędkością 25 węzłów.

19.55 W panujących ciemnościach nocnych *Gneisenau* wszedł na minę na wysokości wyspy Terscheling. Wybuch uszkodził mu dno i okręt musiał się zatrzymać na około pół godziny, potem jednak ruszył dalej.

21.34 *Scharnhorst* wszedł po raz drugi na minę na wysokości Wysp Fryzyjskich. Do wnętrza wlało się przeszło 1000 ton wody. Okręt zastopował i załoga przystąpiła do prowizorycznego remontu uszkodzonych siłowni i uruchomienia okrętu.

13 lutego 1942 roku

00.40 *Scharnhorst* ruszył z prędkością 12 węzłów w stronę nieodległego Wilhelmshaven.

07.00 *Gneisenau* dotarł do Brunsbüttel.

08.35 *Prinz Eugen* jako jedyny nieuszkodzony ciężki okręt osiągnął Brunsbüttel.

Ucieczka niemieckich okrętów z Brestu była najbardziej kompromitującą porażką Royal Navy w czasie całej II wojny światowej. W Wielkiej Brytanii powołano specjalną komisję parlamentarną dla zbadania wszystkich okoliczności i wydarzeń w dniu 12 lutego.

Ze strony Kriegsmarine opisany epizod uznano za doraźne zwycięstwo taktyczne, lecz porażkę strategiczną. Po pierwsze, przerzucenie trzech okrętów z Brestu do Niemiec oznaczało rezygnację z wypadów ciężkich okrętów przeciw żegludze Aliantów na Atlantyku, po drugie zaś, dwa pancerniki zostały uszkodzone, w tym *Scharnhorst* bardzo poważnie.

Chcąc naprawić choć częściowo porażkę Royal Navy, lotnictwo alianckie wznowiło naloty na oba pancerniki i w nocy z 26 na 27 lutego *Gneisenau* został trafiony na doku w Kilonii kilkoma ciężkimi bombami. Dnia 4 kwietnia przeprowadzono okręt do Gdyni, gdzie 1 lipca został wycofany ze służby.

Operacja „Sportpalast"

Po przedarciu się przez kanał La Manche *Prinz Eugen* pozostał jedynym z bardzo już nielicznych ciężkich niemieckich okrętów zdolnym do działań i natychmiast — zgodnie z sugestiami Hitlera — rozpoczęto przygotowania do detaszowania go do Norwegii, gdzie miał on za zadanie przeciwdziałać ewentualnemu desantowi Aliantów w tym rejonie.

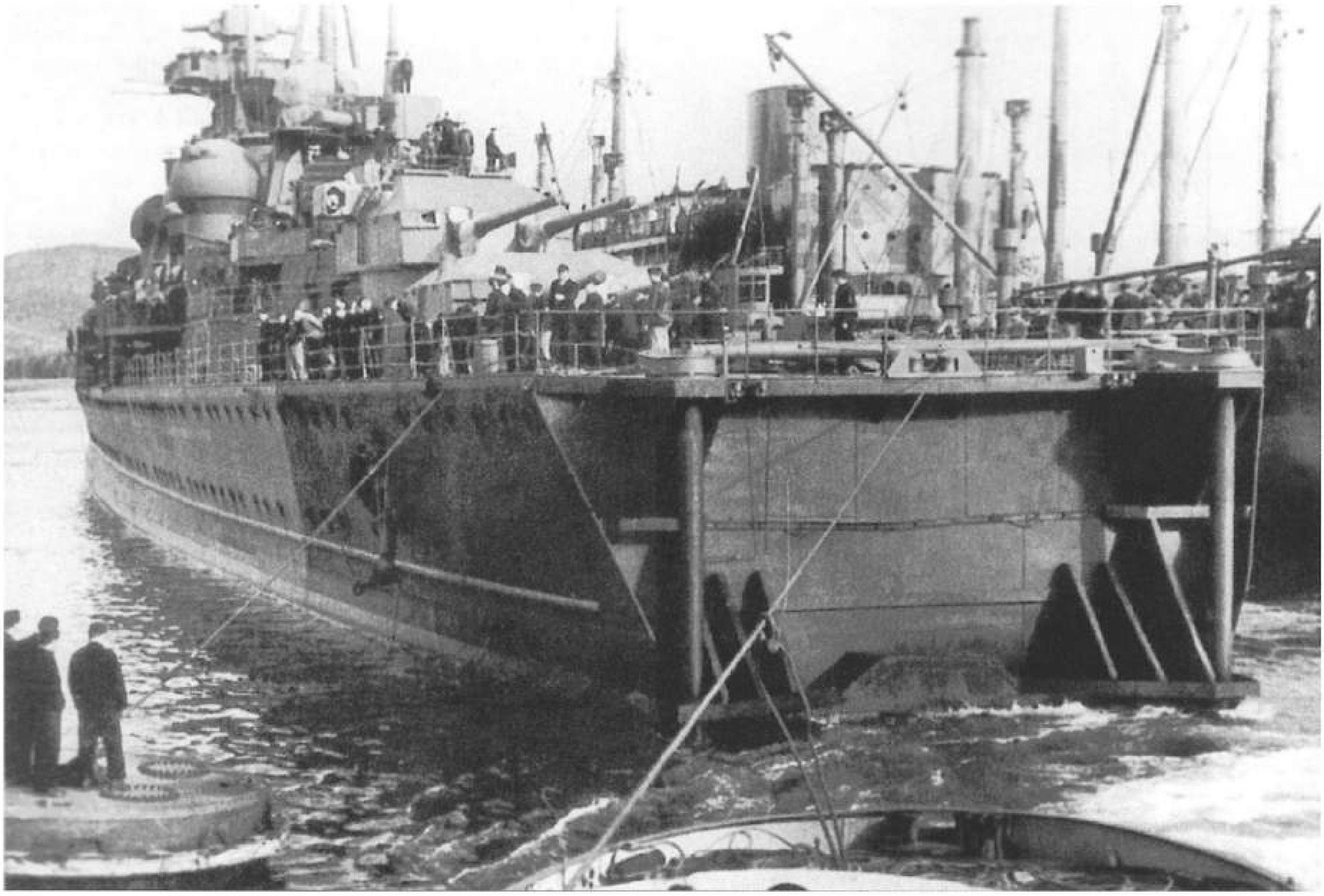
Obawy Hitlera były bezpodstawne, bowiem Alianci mieli w planach próbny desant pod Dieppe (sierpień 1942) oraz później w Afryce Północnej (listopad 1942). Winston Churchill zdawał sobie sprawę, że desant Aliantów w Europie jest konieczny, jeżeli chce się pokonać siły Osi, jednakże w 1942 roku sytuacja militarna Wielkiej Brytanii nie pozwalała absolutnie na przeprowadzenie takiej operacji, a Stany Zjednoczone zaskoczone atakiem japońskim na Pearl Harbor dopiero przestawiały swój olbrzymi potencjał gospodarczy na tory wojenne. Zresztą Churchill był zwolennikiem ataku na kontynent europejski od Bałkanów.

Prinz Eugen miał wyruszyć do Norwegii w towarzystwie ciężkiego krążownika *Admiral Scheer*, a przy okazji miał przewieźć na swym pokładzie 200 urlopowiczów z Wehrmachtu, powracających do Bergen i Trondheim. Oba okręty w asyście pięciu niszczycieli i trzech



◀ Przejście do Norwegii *Prinz Eugena* zakończyło się storpedowaniem go przez HMS *Trident* 23 lutego 1942 roku. Na zdjęciu widoczna jest ułamana rufa okrętu po jego wpłynięciu do fiordu Lo / ze zbiorów autora

◀ *Prinz Eugen's relocation to Norway ended with the ship being torpedoed by HMS Trident on February 23rd, 1942. The picture shows ship's devastated stern after her arrival in the Lo Fjord. / author's archive*



▲ Prowizoryczna rufa i stery *Prinz Eugena* — ich zamontowanie pozwoliło okrętowi na powrót do Kilonii. Tam w doku otrzymał on nową rufę / ze zbiorów autora

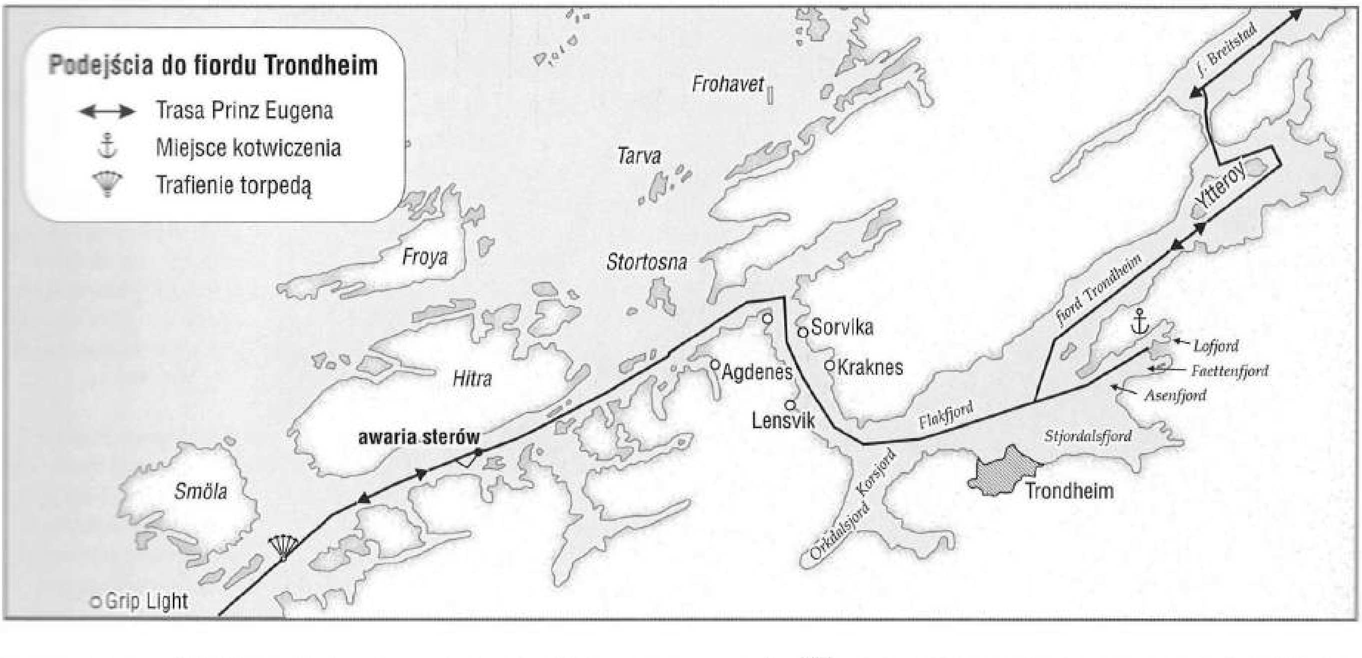
▲ *Prinz Eugen's improvised stern and rudders. Building of these allowed the ship to make to Kiel, where her stern was rebuilt in a drydock. / author's archive*

torpedowców wyszły w morze w nocy z 20 na 21 lutego w ramach operacji, którą nazwano „Sportpalast".

W dniu 21 lutego o 12.00 obserwatorzy z krążownika *Scheer* dostrzegli nieprzyjacielski samolot. Stało się jasne, że zespół został wykryty. W godzinach popołudniowych niemiecka służba wywiadowcza uzyskała wiadomość o postawieniu w stan alarmu brytyjskich jednostek Home Fleet.

Mimo tych wiadomości dowódca zespołu, wiceadmirał Ciliax, otrzymał o godzinie 17.52 rozkaz nakazujący dojście następnego ranka do Skudenes, a następnie wejście do Bergen po uzupełnieniu paliwa i dalszy marsz do Trondheim.

22 lutego o 7.15 zespół stanął przy Skudenes, o godzinie 8.15 weszli na pokłady piloci fiordowi z Karmsund i okręty skierowały się wewnętrzną trasą przez fiordy do Bergen. O 8.20 nastąpił nalot dwóch bombowców brytyjskich. Jeden z nich zrzucił sześć bomb, które spa-



dły do wody pomiędzy krążownikami a niszczycielami osłony, jednakże został zestrzelony przez obronę przeciwlotniczą zespołu.

O 13.00 zakotwiczono w fiordzie Grimstad nieopodal Bergen i o 20.40, po uzupełnieniu paliwa, wyruszono w dalszą drogę do Trondheim.

23 lutego o 7.02, gdy zespół minął już latarnię *Grip* na skalnej wysepce u wejścia do fiordu między wyspami Smöla i Hitra a stałym lądem, który prowadził do Trondheim, nagle usłyszano na *Prinz Eugenie* głośną detonację za rufą. W pierwszej chwili kmdr Brinkmann sądził, że to *Admiral Scheer* został trafiony torpedą lub wszedł na minę, jednakże krążownik płynął dalej spokojnie.

Tymczasem dwie minuty później potężna eksplozja targnęła *Prinz Eugenem*. Natychmiast zgasły wszystkie kotły i zatrzymały się turbiny.

Na pomost bojowy napływać poczęły ze wszystkich pomieszczeń okrętu meldunki. Cała część rufowa okrętu została załamana, zalane i zniszczone pomieszczenie maszyny sterowej, ster złamany.

Dziwnym trafem straty w ludziach były stosunkowo nieznaczne. Zginęło 11 żołnierzy i pracowników Todta[10], a 25 zostało rannych.

Natychmiast przystąpiono do prowizorycznego, pośpiesznego remontu, a raczej do uruchomienia zespołów turbinowych, aby można było po pierwsze dopłynąć do bezpiecznego miejsca kotwiczenia nieopodal Trondheim, a po drugie, aby można było sterować śrubami.

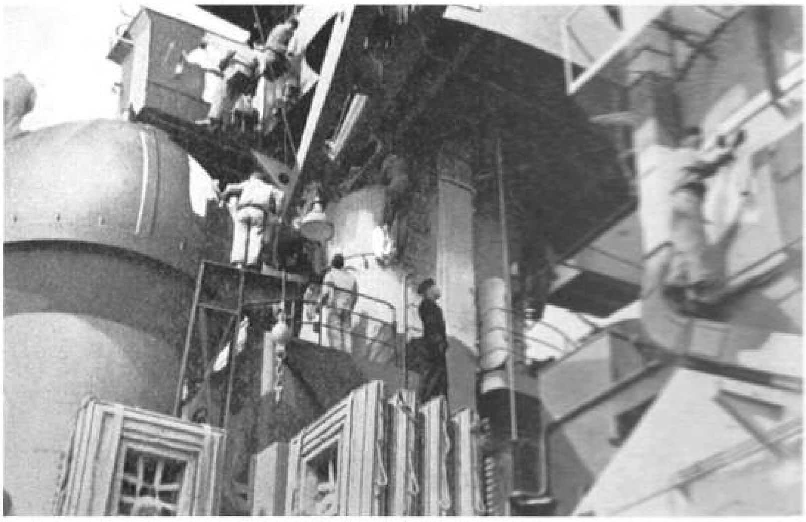
O 11.16 szef maszyn, komandor ppor. Winter, zameldował komandorowi Brinkmannowi: lewoburtowa turbina znowu zdolna do działania. W jakiś czas potem *Prinz Eugen* ruszył o własnych siłach z prędkością zaledwie 10 węzłów pod osłoną trzech torpedowców i niszczyciela *Schoemann*. Aby odciążyć zalaną wodą rufę okrętu i ułatwić sterowanie, załoga krążownika przetransportowała zapasy pocisków dwóch rufowych wież działowych kalibru 203 mm. Tę ciężką pracę zakończono dopiero o godzinie 22.00.

O 19.40 *Prinz Eugen* dotarł do trawersu Trondheim, ale okazało się, że dalsze samodzielne poruszanie się okrętu jest już niemożliwe. Ostatnie kilkanaście mil do fiordu Lo na północny wschód od Trondheim krążownik przebył przy pomocy trzech holowników i o północy 23 lutego stanął na kotwicach opodal pancernika *Tirpitz*.

Od 25 lutego rozpoczęto doraźny remont krążownika. Uszkodzenia — jak uprzednio wspomniano — były bardzo poważne. Praktycznie została urwana cała rufa.

Do krążownika przymocowano więc okręt warsztatowy *Huascaran* (r. bud. 1939, 6951 BRT, 15 w, armator przed wojną: Hapag, Hamburg) i rozpoczęto prace. Zdecydowano odciąć do reszty rufę i na wręgu 6 $^1/_2$, tuż za śrubami, ustawić płaską gródź, zamykającą kadłub okrętu od rufy. Jednocześnie zlecono stoczni Germania w Kilonii wykonanie nowej rufy oraz dwóch nowych sterów, ponieważ przewidywano takie rozwiązanie dla uzyskania możliwości sterowania ręcznego przy użyciu lin i kabestanu rufowego.

Prace remontowe trwały — mimo pośpiechu — przez prawie trzy miesiące, bowiem dopiero 21 kwietnia zaopatrzeniowiec *Kärntchen* dostarczył nowe stery.



▲ Malowanie maskujące wykonywane przez załogę ciężkiego krążownika *Prinz Eugen* na wodach fiordu Lo w kwietniu 1942 roku / fot. Lagemann, ze zbiorów AJ-Press

▲ *Prinz Eugen's crew applies the camouflage. Lo Fjord, April 1942. / by Lagemann, AJ-Press archive*

Tymczasem RAF nie próżnował i w ciągu dwóch kolejnych nocy z 28/29 i 29/30 kwietnia miały miejsce silne naloty kilkudziesięciu bombowców na trzy zgromadzone w fiordzie ciężkie okręty: *Tirpitza*, *Admirala Scheera* i *Prinz Eugena*. W wyniku nalotów ten ostatni odniósł kilka drobniejszych uszkodzeń.

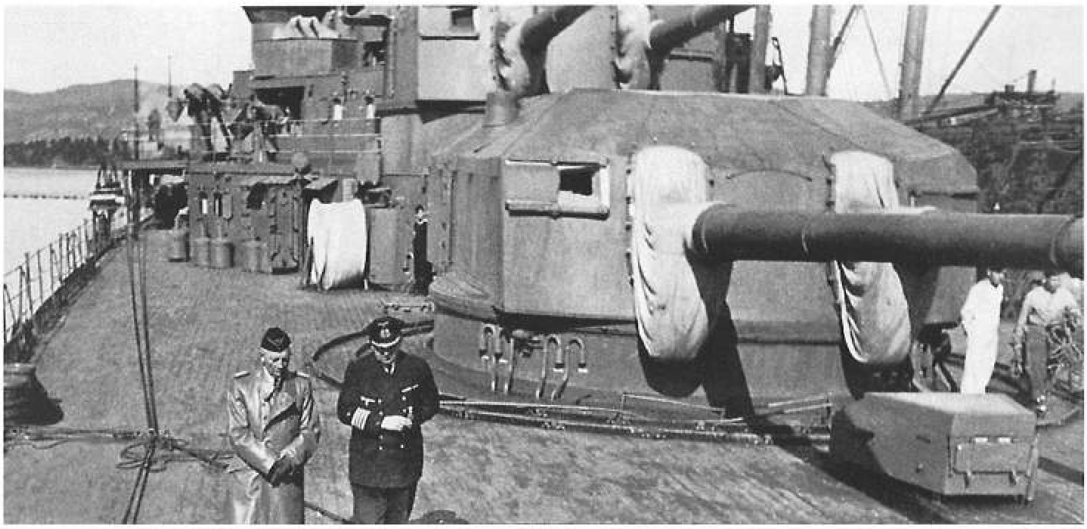
9 maja zakończono montowanie sterów i następnego dnia *Prinz Eugen* przeszedł bez pomocy holowników do fiordu Beistad, gdzie przeprowadzono próby sterowania. Okazało się, że okręt może bezpiecznie płynąć z prędkością 18–20 w.

16 maja o godzinie 11.00 krążownik wyszedł w morze w eskorcie dwóch niszczycieli i dwóch torpedowców. Operację tą nazwano kryptonimem „Zauberflöte" (Czarodziejski Flet). Początkowo zespół płynął z prędkością 20 w, ponieważ jednak wszystko przebiegało pomyślnie, po godzinie 15.00, gdy *Prinz Eugen* wypłynął na szersze wody między wyspą Hitra i stałym lądem, komandor Brinkmann zdecydował się zwiększyć prędkość



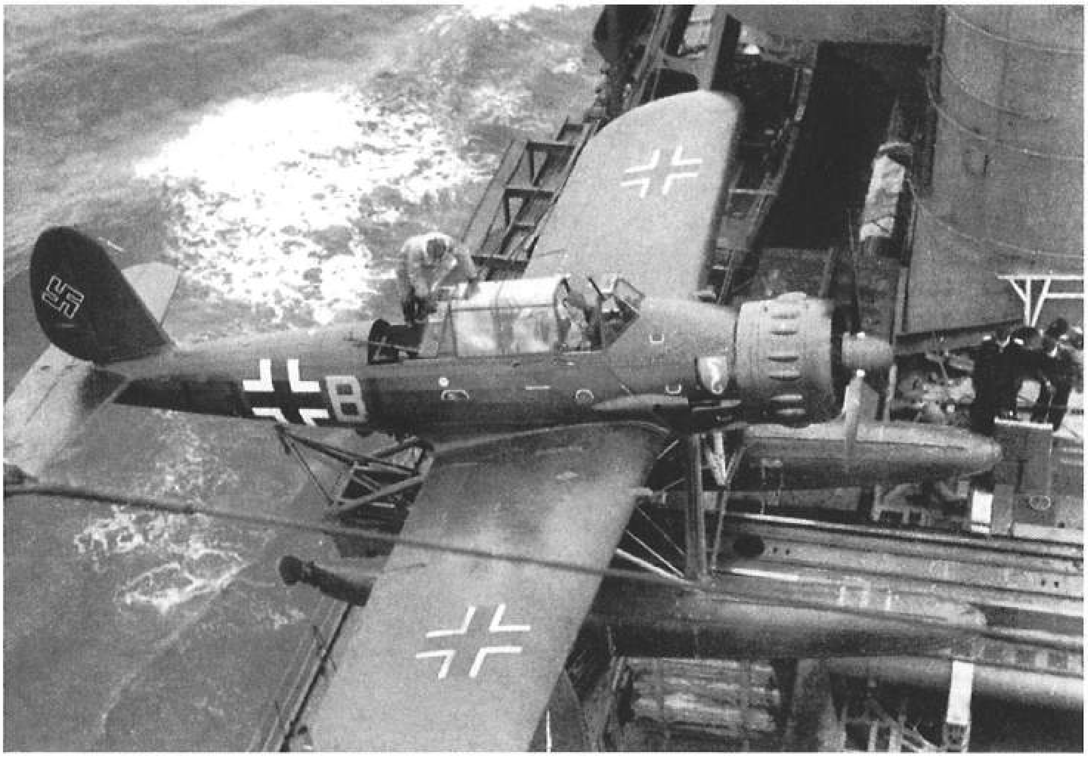
Nalot samolotów brytyjskich na Prinz Eugena
17 maja 1942 roku

[10] Todt-Organization — niemiecka organizacja prowadząca m.in. budowę fortyfikacji, lotnisk itp. Wg Whitley J., op. cit., s. 136, natomiast Schmalenbach P., op. cit., s. 181 podaje pięciu zabitych i 13 rannych.



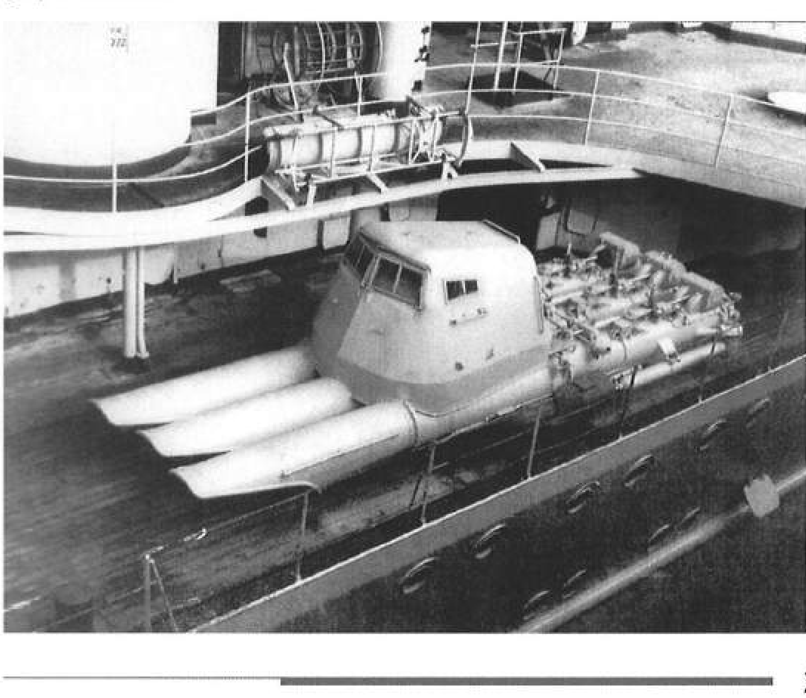
◀ *Prinz Eugen* zakotwiczony na wodach fiordu Lo, po prawej stronie widać przycumowany do burty krążownika okręt warsztatowy *Huascaran*. Zdjęcie to zostało wykonane prawdopodobnie w okresie kwiecień–maj 1942 roku, kiedy krążownik miał naprawianą rufę. Na pierwszym planie dowódca krążownika, kmdr Brinkmann / ze zbiorów AJ–Pressu

▲ *The Prinz Eugen anchored in the Lo Fjord. To her starboard moored the repair ship Huascaran. The picture was probably taken in April–May 1942, when ship's stern was being repaired. In front the commander Brinkmann, cruiser's commanding officer. / AJ–Press archive*



▶ Wodnosamolot Arado Ar 196 A–3 o oznaczeniu T3+BL przygotowywany do katapultowania z pokładu ciężkiego krążownika *Prinz Eugen* / ze zbiorów AJ–Pressu

▶ *Arado 196 A–3 seaplane (designation T3+BL) is being prepared to be launched from the catapult of the heavy cruiser Prinz Eugen. / AJ–Press archive*



◀ Stanowiska celowania na wyrzutni torpedowej *Prinz Eugena* zostały zabudowane i chroniły obsługę przed złymi warunkami atmosferycznymi / ze zbiorów A. Jarskiego

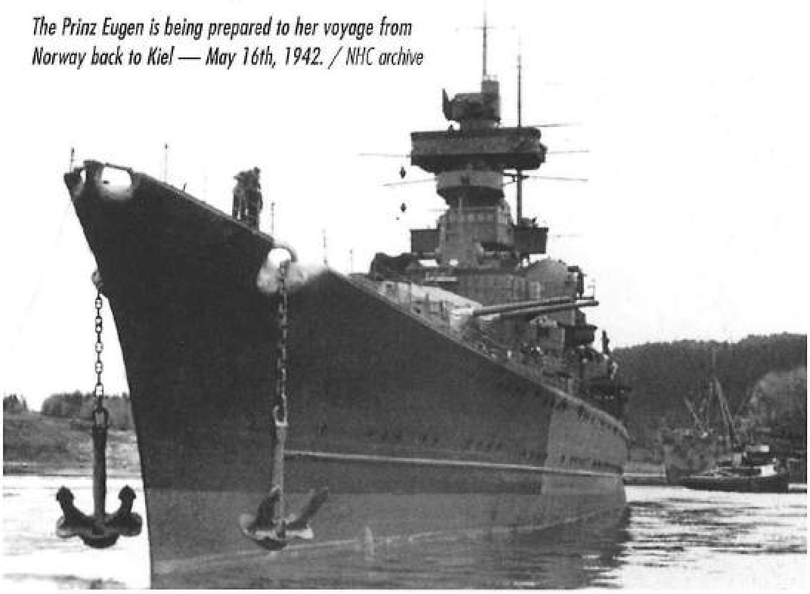
◀ *The targeting [control?] posts on Prinz Eugen's torpedo launchers were enclosed to protect the crew from the elements. / A. Jarski archive*

do 26 w. O godzinie 15.57 podczas wykonywania kolejnej zmiany kursu nagle oba awaryjne stery zacięły się w położeniu „lewo na burt" i *Prinz Eugen* przy dużej prędkości skręcił w stronę nieodległych nabrzeżnych skał. Tylko natychmiastowy awaryjny manewr „potrójna wstecz"[11], oznaczająca najwyższy stopień zagrożenia, uratował krążownik przed poważnym uszkodzeniem.

Następnego dnia, 17 maja, parę minut po godzinie 20.00 nastąpił silny nalot brytyjskich samolotów. W pier-

[11] W oryginale Schmalenbach P., op. cit., s. 188: „Dreimal äusserste Kraft zurück". W polskiej flocie handlowej stosowano w podobnej sytuacji rozkaz „podwójna wstecz".

▶ *Prinz Eugen* przygotowany do rejsu powrotnego z Norwegii do Kilonii — 16 maja 1942 roku / ze zbiorów NHC



The Prinz Eugen is being prepared to her voyage from Norway back to Kiel — May 16th, 1942. / NHC archive

wszej fazie zaatakowało 27 samolotów torpedowych, osiem myśliwskich i 19 bombowców 86. eskadry RAF'u. Uderzyły one z obu stron, jednakże silny ogień obrony przeciwlotniczej i uniki wykonywane przez *Prinz Eugena* pozwoliły zapobiec trafieniom. W drugiej fali atak przeprowadziły 22 samoloty 42. eskadry torpedowo-bombowej. Również ten nalot okazał się bezowocny i 18 maja o 21.15 zespół zacumował w Kilonii, gdzie krążownik wszedł do doku w celu zamontowania przygotowanej rufy i urządzenia sterowego.

W dniu 31 lipca zszedł z okrętu komandor Brinkmann awansowany 1 sierpnia do stopnia kontradmirała, a 9 października stanowisko dowódcy okrętu objął komandor Hans-Erich Voss.

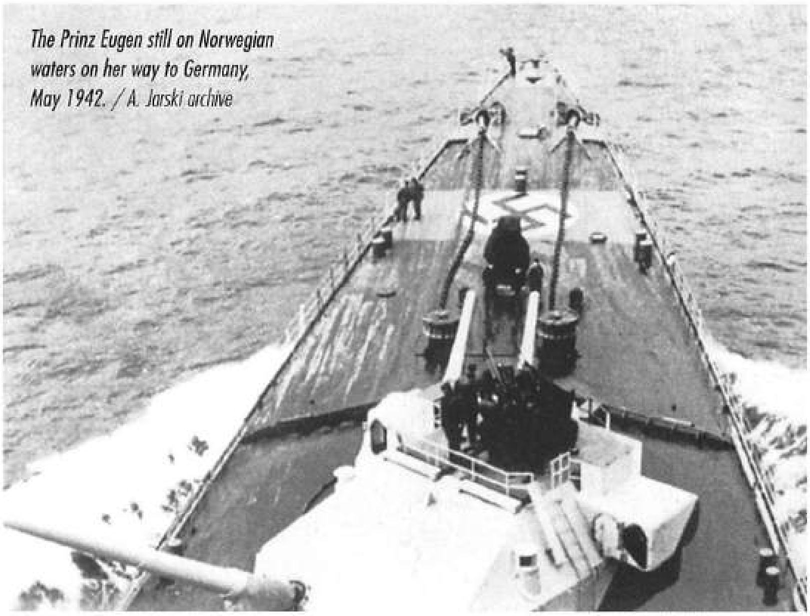
18 października w Kilonii miał miejsce tragiczny wypadek. Oto bowiem tego dnia, w panujących ciemnościach i przy gęstej mgle, motorowa łódź transportująca część załogi krążownika przez wody portowe została staranowana przez stoczniowy holownik *Najade*, w wyniku czego zginęło 33 podoficerów i marynarzy załogi *Prinz Eugena*.

20 i 21 października przyjmowano na okręt amunicję, a następnie okręt wyszedł do Gdyni, gdzie do końca 1942 roku przeprowadzano ćwiczenia i dokonywano ostatecznych poprawek i uzupełnień wyposażenia.

Seydlitz

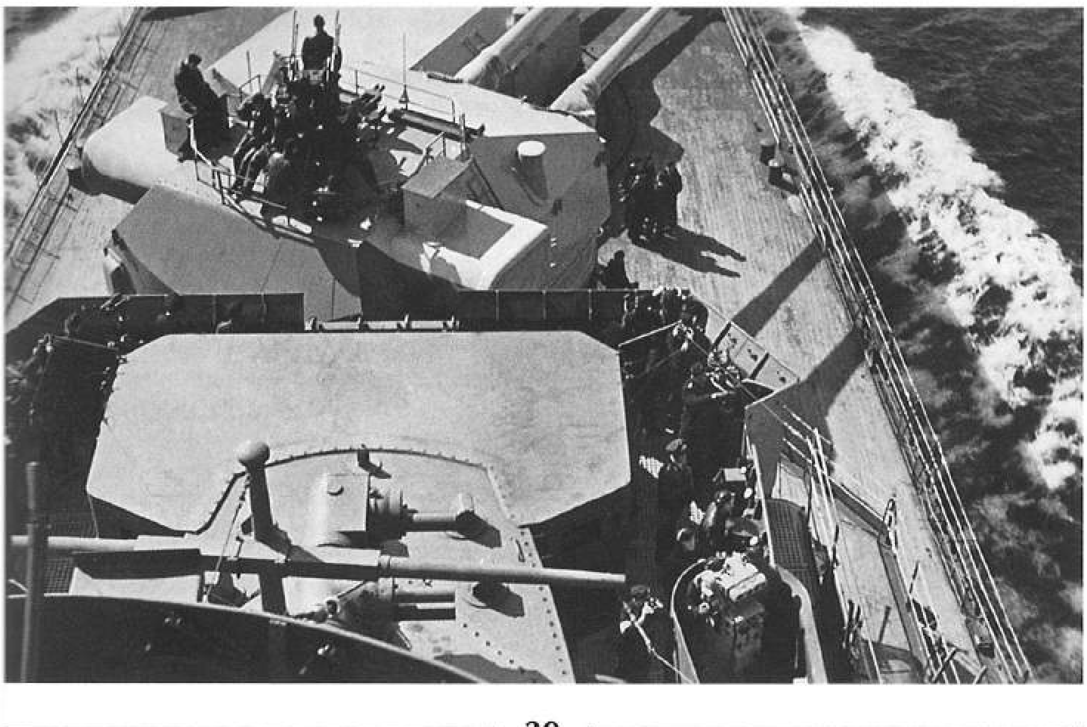
18 sierpnia Dowództwo Kriegsmarine przedstawiło projekt przebudowy *Seydlitza* na lotniskowiec, który został zatwierdzony przez Hitlera 26 sierpnia. Według wstępnych obliczeń prace te miały trwać dwa lata przy udziale 1400 pracowników, a zużyte miało być 3000 ton różnych materiałów, głównie wysokogatunkowej stali.

Po zatwierdzeniu projektu przystąpiono do prac przygotowawczych, przede wszystkim do usunięcia z pokładu nadbudówek, z kadłuba wież pancernych itp. Tymczasem jednak w grudniu 1942 roku prace bezterminowo przerwano.



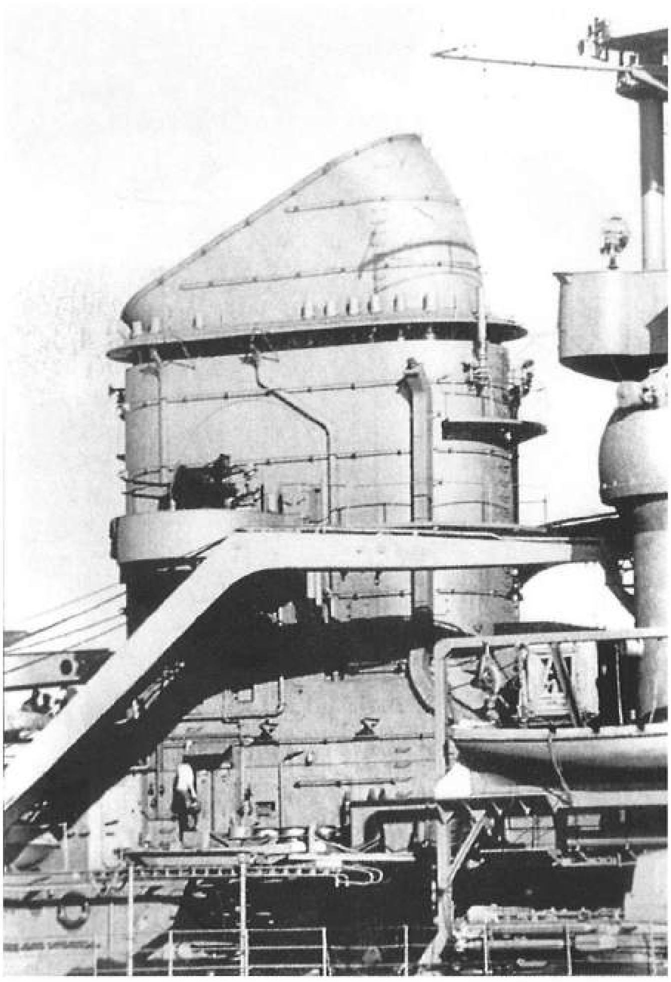
The Prinz Eugen still on Norwegian waters on her way to Germany, May 1942. / A. Jarski archive

▲ *Prinz Eugen* podczas powrotu do Niemiec, maj 1942 roku, jeszcze na wodach norweskich / ze zbiorów A. Jarskiego



◀ Załoga *Prinz Eugena* na stanowiskach bojowych podczas powrotu krążownika z Norwegii do Niemiec. Zdjęcie wykonano na Morzu Północnym tuż przed wpłynięciem okrętu do Kanału Kilońskiego / ze zbiorów M. Skwiota

◀ *Prinz Eugen's crew on battle stations during the ship's return voyage from Norway to Germany. The picture was taken on the North Sea, just before entering the Kiel Channel. / M. Skwiot archive*

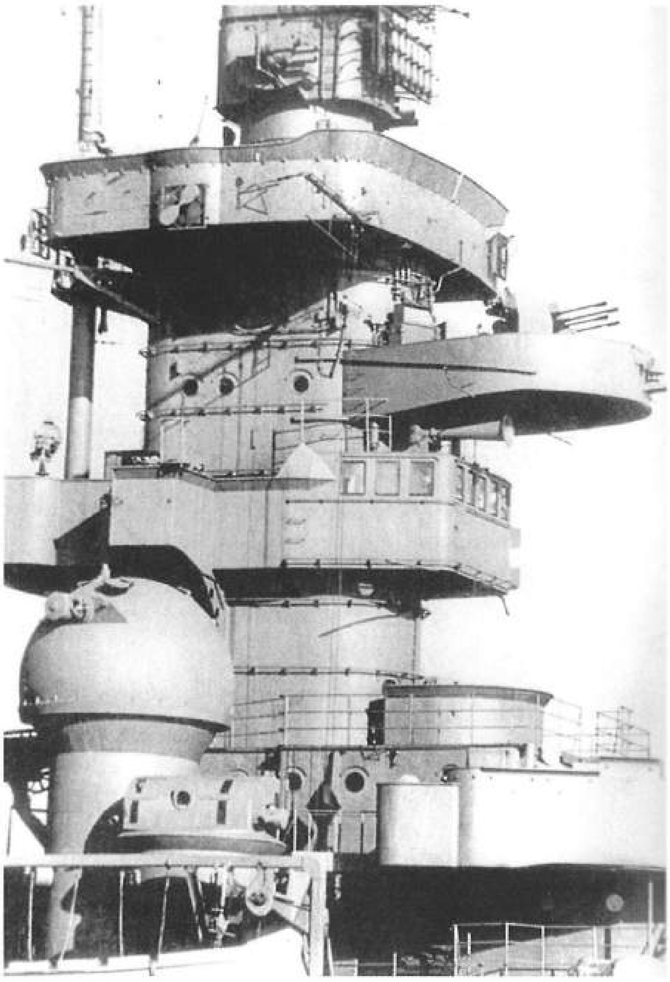




▲ Modernizacja *Prinz Eugena*, która zakończyła się w październiku 1942 roku, objęła również systemy uzbrojenia. Na zdjęciu widzimy zestaw Flakvierling 38 zamontowany na platformie komina / ze zbiorów AJ–Pressu

▲ *The modernization of the Prinz Eugen, which was finished in October 1942, included improvements to the weapon system. In the picture we see the Flakvierling 38 post added on the funnel platform.* / AJ–Press archive

▶ *Prinz Eugen* sfotografowany pod koniec 1942 roku na wodach Kilonii po zakończeniu prowadzonego na nim remontu i modernizacji / ze zbiorów AJ–Pressu



▲ Nadbudówka dziobowa *Prinz Eugena* po modernizacji, jaką okręt przeszedł pod koniec 1942 roku. Obejmowała ona instalację nowych anten i urządzeń radarowych. Jak widać na zdjęciu, została zamontowana antena radaru FuMB–4 *Sumatra* — z boku platformy marsa, z przodu i z tyłu. Na platformie reflektorowej umieszczono zestaw Flakvierling 38 / ze zbiorów AJ–Pressu

▲ *The forward superstructure of the Prinz Eugen after the modernization, which the ship underwent in the second part of 1942. The modernization included installation of new sensor system. In the picture we can see the newly installed FuMB–4 Sumatra radar antenna — on the fore and aft side of the fore top platform. A Flakvierling 38 emplacement was added on the searchlight platform.* / AJ–Press archive

◀ *The Prinz Eugen photographed near Kiel in the end of 1942 after the repairs and modernization.* / AJ–Press archive

Pietropawłowsk ex Lützow

Wiosną 1942 roku na tkwiący na dnie i mocno przechylony okręt niemiecki 1. korpus lotniczy wykonał szereg nalotów bombowych, w efekcie których krążownik otrzymał jedno bezpośrednie trafienie bombą średniego kalibru.

7 czerwca przystąpiły do pracy ekipy ratownicze, które w pierwszym rzędzie podjęły próbę uszczelnienia kadłuba i wypompowania wody. Próby te zostały uwieńczone sukcesem — 17 września 1942 roku okręt oderwał się od dna i uzyskał pływalność. W czasie jednej z kolejnych nocy krążownik został przeholowany i zacumowany przy nabrzeżu przeładunków stalowych w leningradzkim porcie handlowym, a w jakiś czas potem okręt stanął na kotwicy na Newie.

Z Norwegii na wody ojczyste

Rok 1943

Salwy artyleryjskie oddane w bitwie na Morzu Barentsa odbiły się niespodziewanie głośnym echem aż w Głównej Kwaterze Hitlera.

Pierwszy meldunek, jaki nadesłał wiceadmirał Kummetz o 11.30, pozwalał spodziewać się sukcesu. Gdy parę minut po 12.00 nadszedł drugi i ostatni tego dnia meldunek o lakonicznej treści: „Przerwałem walkę", odebrano go w Głównej Kwaterze Hitlera jako sygnał zwycięstwa. Przez całą sylwestrową noc nie nadchodziły jednak informacje o szczegółach owego „sukcesu" i Hitler denerwował się coraz bardziej brakiem konkretnych wiadomości.

O świcie 1 stycznia 1943 roku wszystkie alianckie rozgłośnie radiowe ogłosiły specjalny komunikat, w którym donoszono o odparciu ataku na konwój do Murmańska, który dotarł bez strat do portu przeznaczenia. Po tym komunikacie Hitler wpadł dosłownie w szał, a jego wściekłość skierowała się przede wszystkim na Raedera i generalnie na wszystkie ciężkie okręty wojenne.

W styczniu 1943 roku Hitler zażądał od Raedera odpowiedzi na cztery podstawowe, drastyczne pytania:

1. Czy okręty liniowe należy przebudować na lotniskowce?
2. Gdzie zużyć artylerię główną tych okrętów?
3. W jakiej kolejności należy wycofywać ze służby ciężkie okręty?
4. Czy dzięki przeznaczeniu na złom ciężkich okrętów można przyśpieszyć budowę U-bootów?

Grossadmiral dobrze zdawał sobie sprawę, że rozmowa z Hitlerem będzie — oględnie mówiąc — bardzo trudna i gromadził materiały, mające choć w części poprawić jego sytuację. Pomocne mogło się okazać sprawozdanie wiceadmirała Kummetza, a przede wszystkim oświadczenie dowódcy floty. Był nim aktualnie Generaladmiral Otto Schniewind, który stwierdził:

„Moim zdaniem dowódca eskadry przeprowadził operację 'Regenbogen' rozsądnie, logicznie i rezolutnie.

Koncepcja ogólna zadania i jego wykonania zależą od napotkanych warunków taktycznych, zwłaszcza biorąc pod uwagę znaczenie przypisywane konieczności ograniczenia ryzyka. Należy więc zaakceptować decyzje powzięte przez dowódców okrętów. Zajęcie innego stanowiska byłoby z ich strony — z punktu widzenia taktycznego — sprzeczne z przyjętymi regułami i mogłoby pociągnąć za sobą ryzyko. Było to oczywiste od początku akcji.

Końcowy sukces wymknął się z rąk dowódcy eskadry z powodu wyjątkowych okoliczności.

Z drugiej strony, pragnę raz jeszcze podkreślić, że istotny sukces — zwłaszcza w trudnych warunkach taktycznych zimy polarnej — może być osiągnięty tylko śmiałością i lekceważeniem ryzyka, zresztą niemożliwym do niedocenienia.

Dowódcy eskadry winno się zapisać na dobro uzyskanie ważnego sukcesu strategicznego, niezależnie od kwestii sukcesów taktycznych. Nieprzyjaciel otrzymał nowy dowód naszego zdecydowania w zwalczaniu konwojów do Murmańska i będzie zmuszony do zaangażowania nowych sił nawodnych w celu ochrony tych konwojów. Trzeba także podkreślić ważny efekt moralny, jaki to spotkanie wywarło na załogach okrętów."

Spotkanie decydujące o dalszym losie ciężkich okrętów Kriegsmarine odbyło się już 6 stycznia 1943 roku w Głównej Kwaterze Hitlera koło Kętrzyna. W czasie tego spotkania Raeder oświadczył, że w dalszym ciągu podtrzymuje stanowisko, które zajmował dotychczas odnośnie użycia ciężkich okrętów w wojnie morskiej. Skoro jednak Adolf Hitler posiadał zdecydowanie odmienną koncepcję, Grossadmiral zgłosił swoją rezygnację.

Admirał Erich Raeder tak oto pisze w swoich pamiętnikach:

„Hitler, w obecności feldmarszałka Keitla, beształ mnie przez pełną godzinę. Powtórzył zarzut o otrzymywaniu niepełnych informacji. Atakował marynarkę wojenną w zjadliwy i impertynencki sposób. Mówił uwłaczająco o jej powstaniu, pomniejszał jej rolę w wydarzeniach od 1864 roku i stwierdził, że oprócz okrętów podwodnych cała historia Niemieckiej Marynarki Wojennej była historią braku skuteczności.

We wszystkim, co powiedział Hitler, w oczywisty sposób było widać rękę i wpływ Göringa. Do tej pory wielkie okręty były dumą i oczkiem w głowie Hitlera. Teraz przeklinał je, twierdząc, że były one zupełnie bezwartościowe i że potrzebowały ochraniających je mniejszych jednostek i samolotów za każdym razem, kiedy wychodziły w morze. Dodał, że w przypadku alianckiego ataku na Norwegię lotnictwo bardziej by się przydało, atakując flotę brytyjską niż osłaniając niemieckie okręty. Dalej stwierdził, że wielkie jednostki nie posiadały już żadnej wartości operacyjnej i że powinny zostać wyłączone ze służby, a ich działa wykorzystane na lądzie, gdzie istniało na nie wielkie zapotrzebowanie. Na koniec skrytykował nawet samozatopienie floty niemieckiej w Scapa Flow i zaatakował ducha bojowego i morale marynarki, które do tej pory zawsze chwalił. Było zupełnie jasne, że cała ta tyrada przeciwko marynarce wojennej, którą dowodziłem, miała jeden cel — osobiście mi ubliżyć"[1].

Dymisja ze stanowiska głównodowodzącego Kriegsmarine nastąpiła 30 stycznia 1943 roku, dokładnie w dziesiątą rocznicę objęcia tego stanowiska przez Raedera pod rządami Hitlera. Przed przyjęciem rezygnacji Hitler zaproponował Raederowi, aby ten zarekomendował na

[1] Raeder E. M., Moje życie, Gdańsk 2001, s. 478.



▲ Ciężki krążownik *Admiral Hipper* podczas rejsu po wodach północnej Norwegii / ze zbiorów CAW

▲ *The heavy cruiser Admiral Hipper during a cruise in Norwegian waters.* / CAW archive

piśmie dwóch oficerów, z których miał zostać wybrany następca Grossadmirala.

„Pierwsze nazwisko w memorandum, które przedłożyłem Hitlerowi, było nazwiskiem admirała Carlsa, który był starszy z dwóch wybranych przeze mnie oficerów. Admirał Carls kierował Dowództwem Sił Morskich 'Północ'. Uważałem, że jego charakter oraz olbrzymia wiedza administracyjna, dotycząca problemów działań wojennych na morzu, czyniły go doskonale nadającym się kandydatem na to stanowisko.

Drugie nazwisko na mojej liście należało do admirała Dönitza, będącego dowódcą sił okrętów podwodnych Niemieckiej Marynarki Wojennej od czasu, kiedy mianowałem go na stanowisko w 1935 roku. Był on bez wątpienia największym autorytetem w kwestii okrętów podwodnych i wojny podwodnej. Jeśli Hitler zamierzał od tej chwili faworyzować U-Booty we flocie niemieckiej, to admirał Dönitz byłby właściwym wyborem na stanowisko głównodowodzącego marynarki.

Hitler wybrał Dönitza"[2].

Kolejność wycofywania dużych okrętów z listy floty ustalona została następująco:

- do 1 marca 1943 roku: ciężki krążownik *Admiral Hipper* i lekki krążownik *Köln*,
- do 1 kwietnia 1943 roku: stary (r. bud. 1906, przebud. 1925 i 1936) pancernik *Schleswig-Holstein*,
- do 1 maja 1943 roku: stary (r. bud. 1906, przebud. 1926 i 1936) pancernik *Schlesien*,
- do 1 lipca 1943 roku: pancernik *Scharnhorst*,
- jesienią 1943 roku: pancernik *Tirpitz*.

Wycofanie ze służby wyżej wymienionych okrętów spowodowałoby zwolnienie do innych służb 250 oficerów oraz około 8000 podoficerów i marynarzy. Część ludzi z tej liczby miałaby następnie przejść do służby na okrętach podwodnych, część do artylerii nabrzeżnej oraz przeciwlotniczej, pozostali zaś posłużyliby jako uzupełnienie załóg okrętów, które miały pozostać w służbie jako okręty szkolne. Były to: *Admiral Scheer* oraz *Prinz Eugen*, *Leipzig* i *Emden*.

Jak wspomniano, Hitler mianował nowym dowódcą Kriegsmarine admirała Karla Dönitza, dotychczasowego dowódcę U-bootwaffe, awansując go równocześnie o dwa stopnie do Wielkiego Admirała (Grossadmiral).

Admirał Karl Dönitz urodził się w 1891 roku. Wstąpił do cesarskiej Marynarki Wojennej w 1910 roku, a od 1912 roku był zaokrętowany na lekkim krążowniku *Breslau*, na którym przeżył dramatyczny epizod wojny na Morzu Śródziemnym jesienią 1914 roku w czasie ucieczki z Morza Śródziemnego do Turcji. Od roku 1916 pływał na U-bootach. 4 października 1918 roku, już jako dowódca okrętu podwodnego, dostał się do niewoli po zatopieniu U-boota. Po wojnie pozostał w Reichsmarine. W 1934 roku został dowódcą krążownika *Emden*, a od 1935 roku dowódcą U-bootwaffe.

Zmiana na stanowisku dowódcy Kriegsmarine oznaczała, że Hitler jest za forsowaniem wojny podwodnej w maksymalnym wymiarze i niczym nieograniczonej. Byłoby to logiczną konsekwencją odwołania Raedera i powołania Dönitza, gdyby ciężkie okręty uległy likwidacji, a zaoszczędzone i uzyskane w ten sposób zapasy materiałowe i rezerwy fachowych pracowników stoczniowych zostały przerzucone na wsparcie i rozwój wojny podwodnej.

Jednakże stało się inaczej i to — dość niespodziewanie — za sprawą samego Dönitza, który tak komentuje

[2] Ibid., s. 481.

wydarzenia i decyzje, które miały miejsce w pierwszych miesiącach 1943 roku:

„Kiedy zostałem głównodowodzącym, musiałem natychmiast zająć się tym problemem. Argumenty przedstawione w memoriale Raedera, przemawiające za zachowaniem ciężkich okrętów, przy bliższym ich poznaniu wydały mi się przekonywujące. Mimo wcześniejszego sprzeciwu wobec ich dalszego użycia, w połowie lutego 1943 r. poprosiłem dowódcę floty, admirała Schniewinda, oraz desygnowanego przezeń szefa sztabu, kontradmirała Heyego, na naradę do Berlina. Wyjaśnili mi oni, że przy sprzyjających okolicznościach ciężkie okręty z powodzeniem jeszcze mogą walczyć, mimo istniejącej przewagi przeciwnika w dziedzinie radiolokacji.

Podobnie wypowiedział się dotychczasowy dowódca grupy bojowej na północy, wiceadmirał Kummetz. Opierając się na własnych doświadczeniach, dodał on, że powinno się zwiększyć nasze siły powietrzne i używać ich do wsparcia planowanych akcji marynarki. Należy także stworzyć możliwości wspólnych ćwiczeń marynarki i lotnictwa. Za warunek skutecznego przeprowadzenia akcji przez grupę bojową uważa on zwolnienie w przyszłości ich dowódcy ze wszystkich ograniczeń uwarunkowanych politycznie.

Wysłuchawszy go, oznajmiłem, że wstawię się za jego postulatami pod warunkiem, że jako najbardziej doświadczony dowódca w rejonie północnym obejmuje on ponownie dowództwo grupy bojowej dużych okrętów.

Po głębokim namyśle i na podstawie wypowiedzi wszystkich kompetentnych oficerów, którzy jednomyślnie stwierdzili, że ciężkie okręty posiadają jeszcze duże możliwości bojowe, postanowiłem wycofać ze służby tylko te, które nie posiadały już wartości bojowej i nie nadawały się do celów szkoleniowych. Zostawiłem natomiast wszystkie zdatne do walki i mogące służyć celom szkoleniowym okręty.

Zgodnie z tą decyzją ze służby miały zostać wycofane krążowniki: *Hipper*, *Leipzig* i *Köln*, a następnie stare okręty liniowe: *Schlesien* i *Schleswig-Holstein*. Chciałem jednak zatrzymać w służbie okręty liniowe *Tirpitz* i *Scharnhorst*, krążowniki *Prinz Eugen* i *Nürnberg* oraz pancerniki kieszonkowe *Lützow* i *Scheer*. *Tirpitz* i *Scharnhorst* wraz z kilkoma niszczycielami miały stworzyć grupę bojową, która otrzymała zadanie ochrony Norwegii przed nieprzyjacielskimi desantami. Przy stosownej okazji grupa ta mogłaby zostać również użyta przeciw konwojom idącym do Rosji przez Morze Północne. Pozostałe okręty miały służyć w celach szkoleniowych na Morzu Bałtyckim, o ile przyszłe wydarzenia nie sprawią, że będą one znów potrzebne do walki.

W gruncie rzeczy projekt ten pokrywał się z poglądami i planami Grossadmirala Raedera, które doprowadziły do jego dymisji.

26 lutego 1943 r. przedstawiłem cały ten plan Hitlerowi. Był on w najwyższym stopniu zdumiony i oburzony, ale w końcu przystał nań, jakkolwiek z wielką niechęcią"[3].

Wspomniane oględnie przez Dönitza „przyszłe wydarzenia na Bałtyku" miały się zrealizować już w kilka miesięcy później, gdy — między innymi — *Prinz Eugen* skierowany został do wspomagania ogniem swych dział kruszącego się frontu wschodniego.

Admiral Hipper

Jak już uprzednio wspomniano, ciężki krążownik *Admiral Hipper* powrócił z nieudanej operacji „Regenbogen" w dniu 1 stycznia 1943 roku i zawinął do fiordu Alta, gdzie natychmiast przystąpiono do prowizorycznego usuwania uszkodzeń, jakie okręt odniósł w czasie bitwy na Morzu Barentsa. Remont ten był przeprowadzany przy wydatnej pomocy jednostki warsztatowej *Neumark* (r. bud. 1930, turbinowiec, 7851 BRT, 14 w, armator Hapag, Hamburg)[4].

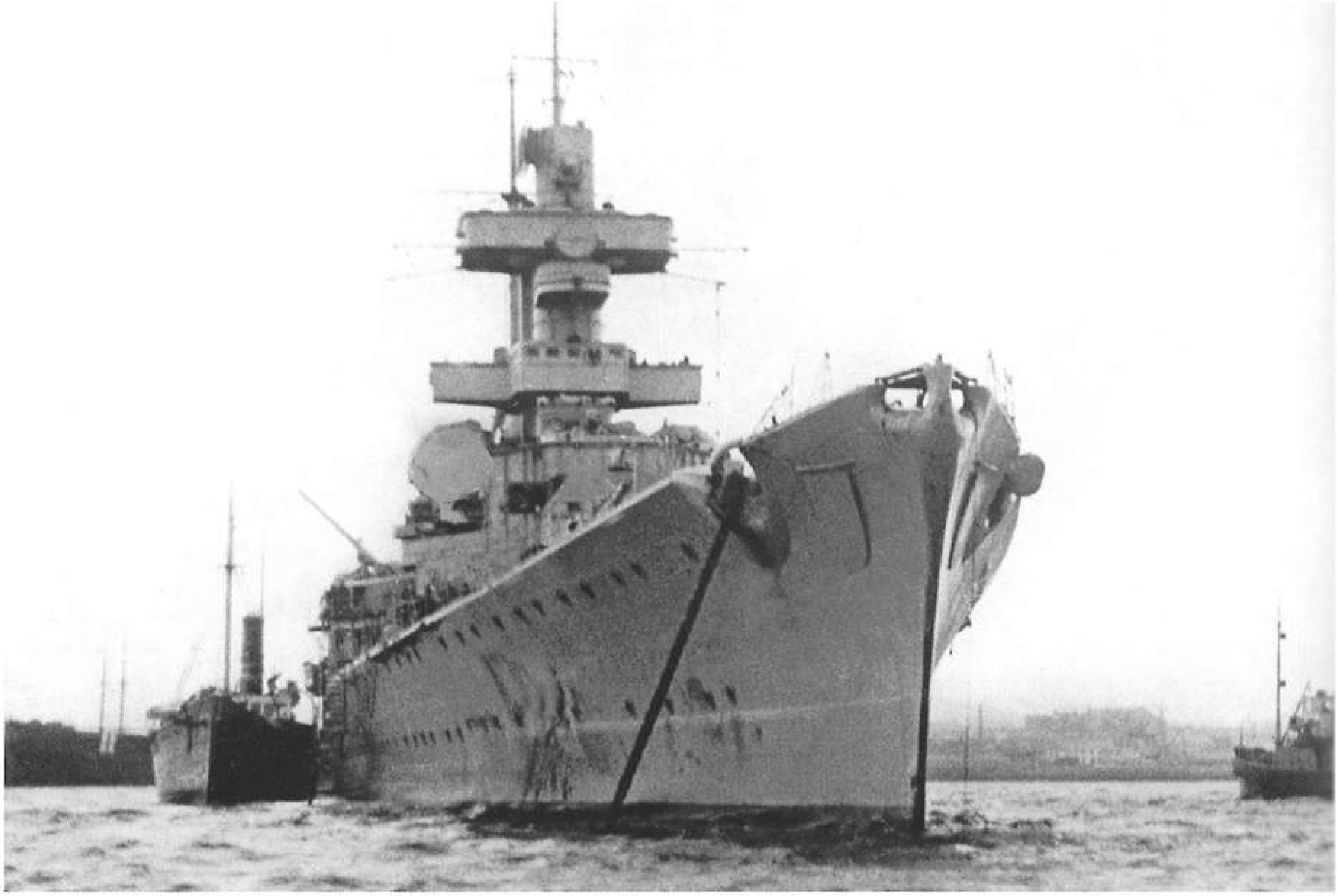
W fiordzie Alta *Hipper* przebywał do 23 stycznia, następnie przeszedł do zatoki Bogen nieopodal Narviku, skąd 7 lutego w asyście lekkiego krążownika *Köln* i trzech niszczycieli do Trondheim, 8 lutego do Kilonii, a 11 lu-

[3] Dönitz K., 10 lat i 20 dni, Gdańsk 1997, s. 432/433.
[4] Ibid., s. 469.



◀ Wodnosamolot pokładowy Arado Ar 196 A–2 ustawiony na katapulcie ciężkiego krążownika *Admiral Hipper* / ze zbiorów CAW

◀ *Arado Ar 196 A–2 seaplane on the catapult of the heavy cruiser Admiral Hipper. / CAW archive*



▲ *Admiral Hipper* podczas bunkrowania paliwa ze zbiornikowca na wodach północnej Norwegii. Cenzor zamalował stanowiska kierowania ogniem przeciwlotniczym typu SL–6 / ze zbiorów CAW

▲ *The Admiral Hipper during refuelling from a fleet oiler near north Norway. The censor retouched the SL–6 anti-aircraft fire control posts. / CAW archive*

tego do Wilhelmshaven. Tam w dniu 28 lutego został skreślony ze stanu floty i w kwietniu przeholowany do Piławy (niem. Pillau koło Królewca, obecnie Bałtijsk), gdzie pozostał bezczynny do końca 1943 roku.

W lutym nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy — komandora Hansa Hartmanna zastąpił komandor Fritz Krauss.

Prinz Eugen

6 stycznia 1943 roku bazujący w Gdyni krążownik po zakończonych remoncie, ćwiczeniach i próbach pobrał paliwo i w dniu 9 stycznia wyszedł z portu w towarzystwie *Scharnhorsta*, na którym podniósł swoją flagę admirał Schniewind, oraz trzech niszczycieli. Celem zespołu była Norwegia, jednak w dwa dni później, 13 stycznia o 13.07 na okręt flagowy dotarła wiadomość o przechwyceniu brytyjskiej depeszy radiowej — w której podawano dokładny skład i pozycję niemieckiego zespołu. W tej sytuacji adm. Schniewind — obawiając się zmasowanych nalotów — wydał o 15.58 rozkaz przerwania rejsu, określonego kryptonimem „Fronttheater" i 12 stycznia o godzinie 19.58 okręty zespołu stanęły na kotwicach na gdyńskiej redzie.

23 stycznia ten sam zespół próbował ponownie przebazować się do Norwegii (operacja „Domino"). Jednakże i tym razem nie udało się przejść niespostrzeżenie wzdłuż szwedzkich brzegów i zespół został wykryty. Spowodowało to ponowne przerwanie operacji i *Prinz Eugen* 27 stycznia powrócił do Gdyni wraz z innymi okrętami zespołu.

Po wyrażeniu zgody Hitlera na propozycję adm. Dönitza z dnia 8 lutego, *Prinz Eugen* został odkomenderowany do zespołu okrętów szkolnych. 15 marca nastąpiła zmiana dowódcy. Na miejsce komandora Vossa przyszedł kmdr Werner Ehrhardt. Wyokrętowano 450 członków załogi, aby zrobić miejsce dla 300 kadetów działów nawigacyjnych i artyleryjskich oraz 150 działu mechanicznego.

Od 1 kwietnia rozpoczęto na okręcie szkolenie kadetów, które trwało do końca września, bowiem od 1 października *Prinz Eugen* został znów wcielony do czynnej służby i wyznaczono mu rolę okrętu flagowego grupy okrętów nawodnych. Do końca roku przeprowadzono szereg ćwiczeń, głównie artyleryjskich oraz działań w zespołach, jak też operowanie w pobliżu brzegów i wyszukiwanie wskazanych celów na lądzie. Sugerowało to wyraźnie nowe zadania, które czekały ciężki krążownik.

Na przełomie lat 1943/44 nastąpiła kolejna zmiana na stanowisku dowódcy ciężkiego krążownika. Komandora Ehrhardta zmienił komandor Hansjürgen Reinicke.

Seydlitz

Po przerwaniu prac związanych z przebudową na lotniskowiec, przez cały 1943 rok nic się nie działo na okręcie, który znajdował się w Bremen. Pod koniec roku podjęto decyzję przeholowania kadłuba do Królewca.

Ex *Lützow*

W ciągu roku 1943 prowadzono na okręcie prace nad przygotowaniem okrętowej artylerii głównego kalibru do działania. Na jesieni zmieniono kolejny raz nazwę okrętu — tym razem z *Pietropawłowska* na *Tallin.*

Na Morzu Bałtyckim

Rok 1944

Na przełomie lat 1943/44 ciężkie okręty Kriegsmarine spotkały kolejne poważne ciosy. Oto bowiem 22 września znacznie uszkodzony został pancernik *Tirpitz*, bliźniak *Bismarcka*, podłożonym pod dno przez miniaturowy okręt podwodny ładunkiem wybuchowym w fiordzie Kaa, odnodze fiordu Alta na dalekiej północy Norwegii. Zaś w dniu 26 grudnia 1943 zatopiony został w bitwie za Przylądkiem Północnym pancernik *Scharnhorst*.

Na frontach lądowych Niemcy także przegrywali. 22 stycznia 1944 Sprzymierzeni wylądowali pod Anzio, w połowie „buta włoskiego"; na froncie wschodnim natarcia wojsk sowieckich ustaliły pod koniec 1943 roku front na linii od Wielkich Łuków przez Witebsk wzdłuż lewego brzegu Dniepru aż do Chersonia.

W tym samym okresie, pod koniec 1943 roku, również sytuacja U-bootwaffe przedstawiała się zdecydowanie niekorzystnie i sam Grossadmiral Dönitz pisał w swej książce-pamiętniku:

„[...] Wydarzenia maja 1943 roku pokazały nam jednoznacznie, że w wojnie podwodnej nastąpił punkt zwrotny. Potencjał obronny obu wielkich mocarstw morskich przewyższał siłę bojową naszych U-bootów. [...]

W czerwcu 1943 roku stanąłem przed najcięższą decyzją całego okresu wojny. Musiałem rozstrzygnąć, czy mam odwołać U-booty ze wszystkich mórz i zaprzestać wojny podwodnej, czy też nakazać im walczyć dalej w nowej, dostosowanej do sytuacji formie."

Admiral Hipper

Dopiero 1 marca ciężki krążownik został ponownie wcielony do służby jako okręt szkolny dla potrzeb przyszłych załóg. W sytuacji jaka istniała w tym czasie należy przypuszczać, że owi szkolący się kadeci przeznaczeni byli na załogi pośpiesznie budowanych kolejnych U-bootów. Nie należy przy tym zapominać, że w końcowym okresie II wojny światowej na morzu przeciętny czas życia załogi U-boota od wyjścia w pierwszy rejs bojowy wynosił niespełna dwa miesiące!

Służbę jako okręt szkolny *Admiral Hipper* pełnił w Gdyni, przemianowanej na Gotenhafen. Jednocześnie trwały nadal prace remontowe przy usuwaniu uszkodzeń odniesionych w czasie bitwy na Morzu Barentsa i wciąż jeszcze zespół kotłowy *Hippera* nie był w całości gotowy do działania.

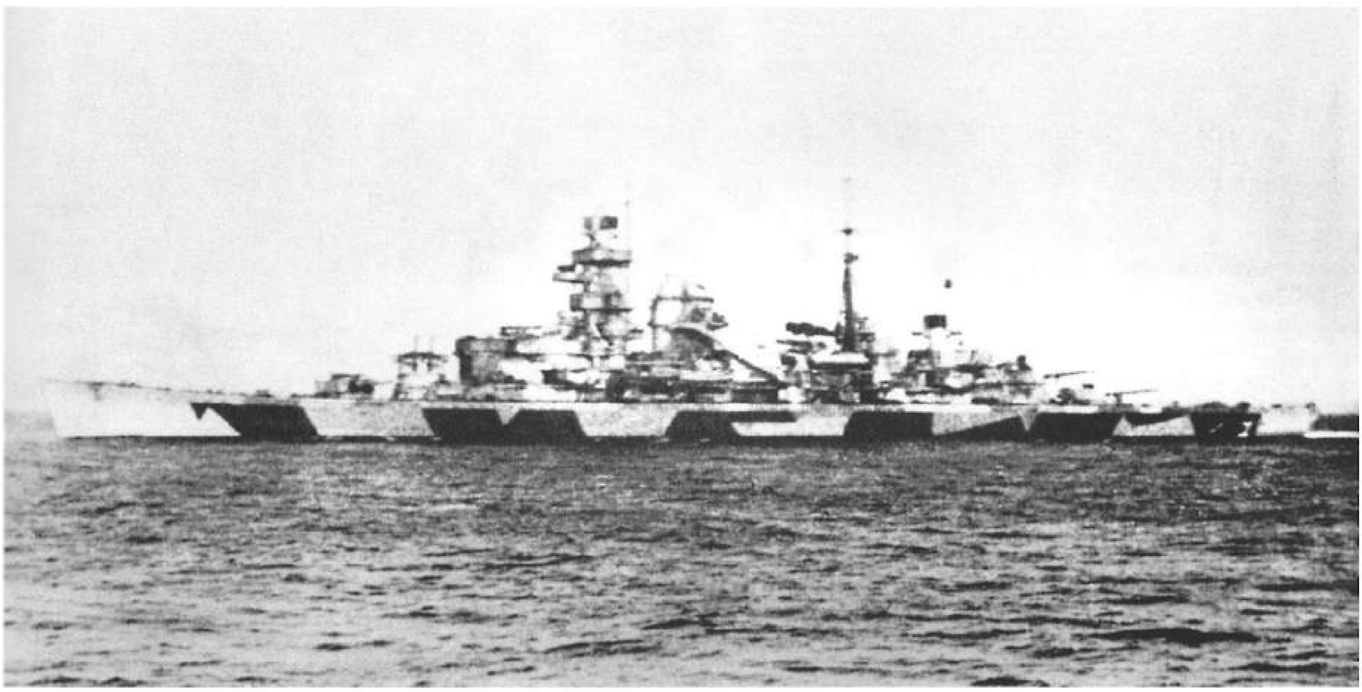
W tym samym czasie odbywały się ćwiczenia przy udziale zaokrętowanych kadetów, a rejonem tych ćwiczeń były obszary środkowego Bałtyku. Wybór Gdyni jako portu bazowego zespołu okrętów szkolnych był uzasadniony sporą — na razie — odległością od lotnisk Sprzymierzonych w Wielkiej Brytanii (ewentualne bombardowania od strony frontu wschodniego były widocznie mniej groźne!), jak też faktem, że w budynku gdyńskiej Państwowej Szkoły Morskiej znajdowała się w tym okresie Szkoła Specjalistów Morskich[1].

27 października 1944 roku zakończył szkolenie na pancerniku pierwszy turnus kadetów i zaraz następnego

[1] Takie przynajmniej informacje otrzymał autor niniejszej publikacji od mieszkańców Gdyni czasu wojny.

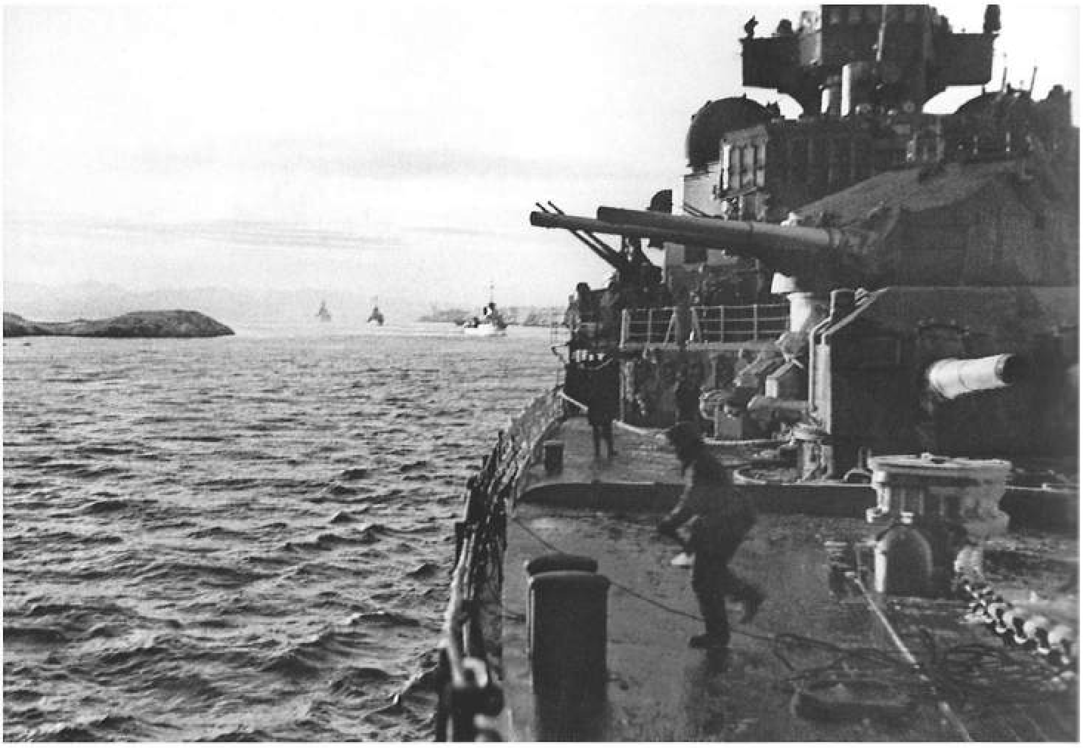
▼ **Ciężki krążownik *Admiral Hipper* sfotografowany na początku 1944 roku podczas działań na Bałtyku. Jak widać na zdjęciu, okręt ma już nowy kamuflaż** / fot. Drüppel, ze zbiorów autora

▼ ***The heavy cruiser Admiral Hipper photographed early in 1944 during her operations on the Baltic Sea. One can see the new camouflage.*** / *by Drüppel, author's archive*



▶ *Prinz Eugen* wypływający z fiordów norweskich w stronę Niemiec. Jak się później okazało, podczas dalszej służby bojowej już nigdy nie powrócił on do Norwegii. Pływał przez cały 1944 i 1945 rok po Morzu Bałtyckim / ze zbiorów CAW

▶ *The Prinz Eugen leaving the Norwegian fjords to Germany. As it turned out she never returned to Norway. All of 1944 and 1945 she remained on the Baltic Sea. / CAW archive*



dnia przyszli marynarze poszli… kopać okopy i rowy przeciwczołgowe w okolicach Gdyni. Front wschodni bowiem zbliżył się do tego czasu znacznie i wojska sowieckie dotarły do granic dawnych Prus Wschodnich.

W dniach 22 i 23 listopada *Admiral Hipper* brał udział w ostrzeliwaniu wojsk sowieckich w rejonie Zatoki Ryskiej. Po powrocie z akcji podjęto decyzję o generalnym przeglądzie i kapitalnym remoncie kotłowni nr 3. Na stocznię w Gdyni *Hipper* wszedł 1 grudnia, jednak remont nie mógł się na razie zacząć z powodu braku koniecznych materiałów i części zamiennych.

Prinz Eugen

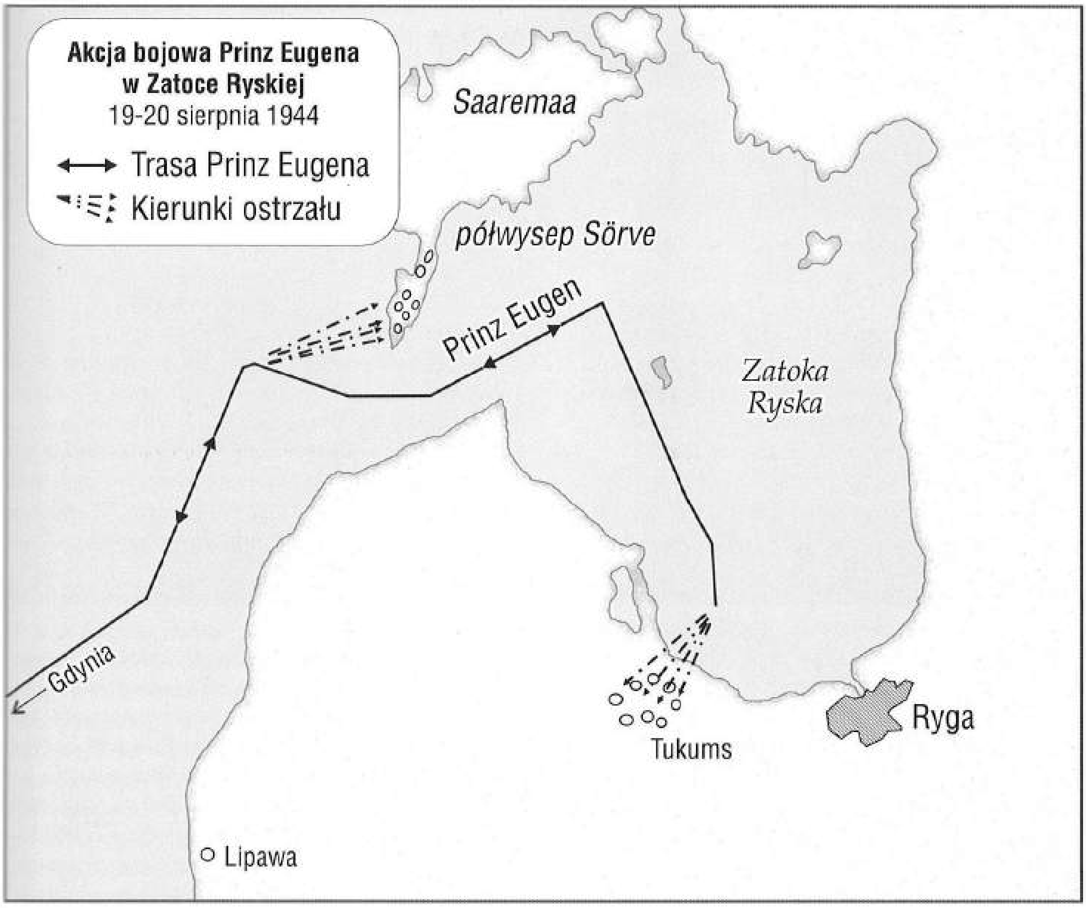
Latem 1944 roku rozpoczęło się zaciskanie pętli na hitlerowskich Niemczech. Od zachodu w dniu 6 czerwca wylądowali w Normandii Alianci; od południa wzdłuż półwyspu Apenińskiego posuwały się armie amerykańskie, a razem z nimi korpus polski gen. Andersa; od wschodu ruszyła sowiecka ofensywa, która zatrzymała się na Wiśle, oddzielona tylko rzeką od ginącej w powstaniu Warszawy. Równocześnie armia sowiecka uderzyła na Półwyspie Karelskim w kierunku fińskiego miasta Wy-



▶ Dziobowe wieże artylerii głównej *Prinz Eugena* w kamuflażu bojowym, jaki okręt nosił podczas operowania na wodach norweskich. Po powrocie do kraju dotychczasowe malowanie zostało zamienione na jednolity jasnoszary kolor / ze zbiorów CAW

▶ *The forward main artillery turrets of the Prinz Eugen wearing the camouflage used during her operations in Norway. After her return the ship was painted gray. / CAW archive*





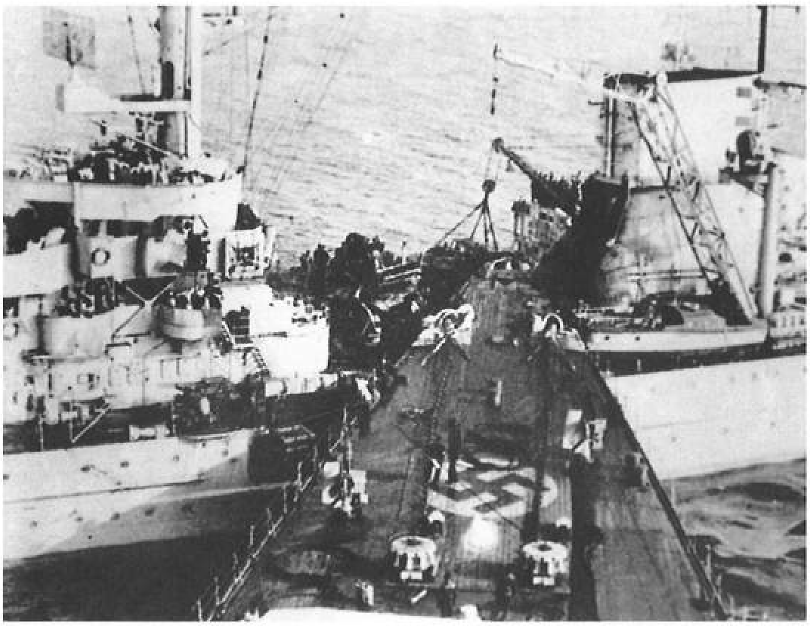
▲ *Prinz Eugen* na wodach Zatoki Gdańskiej sfotografowany w roku 1944. W tym okresie służby wspierał swoją artylerią główną działania wojsk lądowych oraz ewakuację żołnierzy z Finlandii / ze zbiorów CAW

▲ *The Prinz Eugen in the Danzig Bay photographed in 1944. At this stage of her service she supported the land forces with her main artillery and covered the evacuation of troops from Finland. / CAW archive*



◀ *Prinz Eugen* sfotografowany w pierwszej połowie 1944 roku, po przebazowaniu go do Gotenhafen / ze zbiorów autora

◀ *The Prinz Eugen photographed in the first part of 1944 after she had been relocated to Gotenhafen. / author's archive*



▲▶◢ Sekwencja zdjęć z kolizji *Prinz Eugena* z lekkim krążownikiem *Leipzig*, do jakiej doszło dnia 15 października 1944 roku w okolicy Półwyspu Helskiego. Tego wieczora panowała mgła i była zła widoczność. *Prinz Eugen* wbił się niemal prostopadle w lewą burtę *Leipziga* między przednim masztem i kominem. Oba okręty szczepiły się tak mocno, że przez 18 godzin tkwiły bez możliwości jakiegokolwiek ruchu; przez ten czas trwały próby rozdzielenia zakleszczonych jednostek. *Prinz Eugen* uwolnił się od *Leipziga* dopiero następnego dnia o 14.30 i powoli popłynął w stronę Gdyni / ze zbiorów AJ–Pressu

borg. Gdy dodatkowo Sowieci dokonali desantu w Koivisto i zaczęli zagrażać Wyborgowi, z Gdyni 19 czerwca o 6.00 wyszedł *Prinz Eugen* w asyście dwóch torpedowców, T–10 i T–11. Okręty ruszyły na wody Zatoki Fińskiej, aby wspomóc walczących i umożliwić ewentualną ewakuację niemiecko-fińskich oddziałów z Karelii.

20 czerwca padł Wyborg, a 27 czerwca strona fińska wypowiedziała porozumienie fińsko-niemieckie w zakresie współpracy militarnej. W tej sytuacji zespół niemieckich okrętów wycofał się z rejonu Zatoki Fińskiej. Torpedowce odesłano do Libawy, a *Prinz Eugen* powrócił 28 czerwca do Gdyni.

Przez cały lipiec krążownik tkwił w porcie, a tymczasem 1. i 3. sowiecka Armia Bałtycka odbiły Psków, weszły do Estonii, Łotwy i Litwy, odcięły Rygę i 1 sierpnia zajęły Kowno.

19 sierpnia o 7.00 *Prinz Eugen* ponownie opuścił Gdynię w asyście okrętów 2. Flotylli Torpedowców. W cieśninie Irben, znajdującej się u zachodniego wejścia do Zatoki Ryskiej, dołączyły do niego cztery niszczyciele: Z–25, Z–28, Z–35 i Z–36.

Poprzedniego dnia Finlandia skapitulowała, a później przeszła na stronę Aliantów. 20 sierpnia od godziny 8.00 główna artyleria ciężkiego krążownika otworzyła ogień do celów lądowych w miejscowości Tukums, leżącej w niewielkiej odległości na zachód od Rygi. Była to pierwsza operacja ostrzelania przez krążownik *Prinz Eugen* celów lądowych, ale — jak się wkrótce okazało — nie ostatnia.

Podczas ostrzału Tukums działa krążownika wystrzeliły 265 pocisków kalibru 203 mm. W tym samym czasie cztery niszczyciele i dwa torpedowce również prowadziły intensywny ogień do celów lądowych, które rozpoznawały wodnosamoloty *Prinz Eugena*. W drodze powrotnej ostrzelano jeszcze oddziały sowieckie atakujące stanowiska niemieckie na krańcu półwyspu Sörve na wyspie Saaremaa, która zamykaja od zachodu Zatokę Ryską.

21 sierpnia *Prinz Eugen* powrócił do Gdyni.

Po zerwaniu stosunków fińsko-niemieckich Niemcy rozpoczęli ewakuację swoich oddziałów z Finlandii drogami morskimi zarówno z portów południowej części tego kraju, znajdujących się nad Zatoką Fińską, jak też nad Zatoką Botnicką, czy wreszcie z portów dalekiej Północy do portów Norwegii. Ewakuacja ta napotkała jednak na spore trudności, szczególnie w rejonie środkowej Finlandii, gdzie dotychczas znajdowała się 20. armia niemiecka, licząca około 20.000 żołnierzy.

W tej sytuacji Niemcy zdecydowali się na przeprowadzenie operacji „Tanne Ost", polegającej na zajęciu wyspy Suursaari, leżącej w połowie drogi między Leningradem (a dokładniej jego bazą marynarki wojennej Kronsztad) i Helsinkami.

Niemiecki desant na tą strategicznie ważną wyspę przeprowadzony w połowie września zakończył się klęską atakujących, a toczone walki fińsko-niemieckie przerodziły się w wojnę, którą Finlandia wypowiedziała Niemcom 1 października 1944 roku.

Po klęsce na Suursaari Dönitz wydał rozkaz wyjścia w morze zespołowi złożonemu z ciężkich okrętów *Prinz Eugen* i *Lützow*, czterech niszczycieli i trzech torpedowców dla osłony statków przewożących z Finlandii ewakuowanych żołnierzy niemieckich. Okręty wyszły z portu 20 września i zatrzymały się w rejonie Wysp Alandzkich u wejścia nad Zatoką Botnicką, którędy miały płynąć statki z wojskiem z fińskiego portu Kemi, leżącego w północnym zakątku tejże zatoki.

Po spotkaniu grupy statków ewakuacyjnych i odprowadzeniu ich do Windawy na Łotwie, skąd prawdopodobnie żołnierze pomaszerowali od razu na front, *Prinz Eugen* i pozostałe okręty wróciły 25 września do Gdyni.

❦

27 września neutralna dotąd Szwecja ogłosiła, że zamyka wszystkie swoje porty dla niemieckich statków. Pętla zaciskała się coraz bardziej.

W połowie października 1944 roku ostatnie ciężkie okręty Kriegsmarine, których akwen możliwych działań kurczył się gwałtownie, zostały skierowane do wsparcia artyleryjskiego wojsk niemieckich, broniących podejścia do Kłajpedy[2].

Sytuacja na froncie w Kurlandii przedstawiała się w tym okresie następująco.

Po zajęciu Tallina 23 września i desantach na wyspach u zachodnich brzegów Estonii, armia sowiecka parła w kierunku Kłajpedy, chcąc tym samym zamknąć w kotle niemieckie armie zgromadzone w Kurlandii i odciąć je od lądowego połączenia z Prusami Wschodnimi.

Jedna z ważniejszych dróg morskich dla zaopatrzenia oraz ewentualnie dla ewakuacji wiodła z Zatoki Ryskiej przez cieśninę Irben. Jak uprzednio wspomniano, południowy kraniec półwyspu Sörve był ważnym strategicznie punktem tej trasy i panował nad cieśniną, nic zatem dziwnego, że z jednej strony Niemcy bronili go zajadle, a z drugiej Sowieci atakowali z użyciem znacznych sił.

W tej sytuacji zdecydowano się sięgnąć znowu po działa okrętowe. Na wysokich szczeblach dowodzenia powstał jednak spór co do miejsca artyleryjskiego wsparcia. Dowództwo Kriegsmarine planowało wsparcie Kłajpedy, podczas gdy Komenderujący Admirał na Bałtyku domagał się ostrzału wojsk sowieckich na półwyspie Sörve. Ostatecznie dla wsparcia sił broniących Kłajpedy dowództwo Kriegsmarine wysłało zespół określony jako „2. Kampfgruppe", złożony — tak jak poprzednio — z ciężkich krążowników *Prinz Eugen* i *Lützow*, czterech niszczycieli oraz czterech torpedowców.

Zespół wyszedł w morze z Gdyni 10 października w godzinach rannych i następnego dnia rozpoczął ostrze-

[2] Kłajpeda, główny port Litwy. Dnia 22 marca 1939 roku miasto to, wraz z okręgiem, zostało włączone do Prus Wschodnich i przemianowane na Memel.

liwanie wojsk sowieckich nacierających na rejon Kłajpedy. Wyznaczone cele znajdowały się w odległości 14 km od miasta w kierunku północno-wschodnim oraz na północ od Kłajpedy, w odległości zaledwie dwóch kilometrów od brzegu morskiego, tak bowiem głęboko dotarły czołówki nacierających wojsk. Ostrzał artyleryjski celów lądowych trwał od 11 do 12 października i *Prinz Eugen* wystrzelił w tym czasie 633 pociski kalibru 203 mm.

Po pierwszej serii operacji krążownik wrócił do Gdyni, gdzie pobrał amunicję i wrócił pod Kłajpedę. W drugiej turze, w dniach 14 i 15 października wystrzelono kolejne 614 ciężkich pocisków[3].

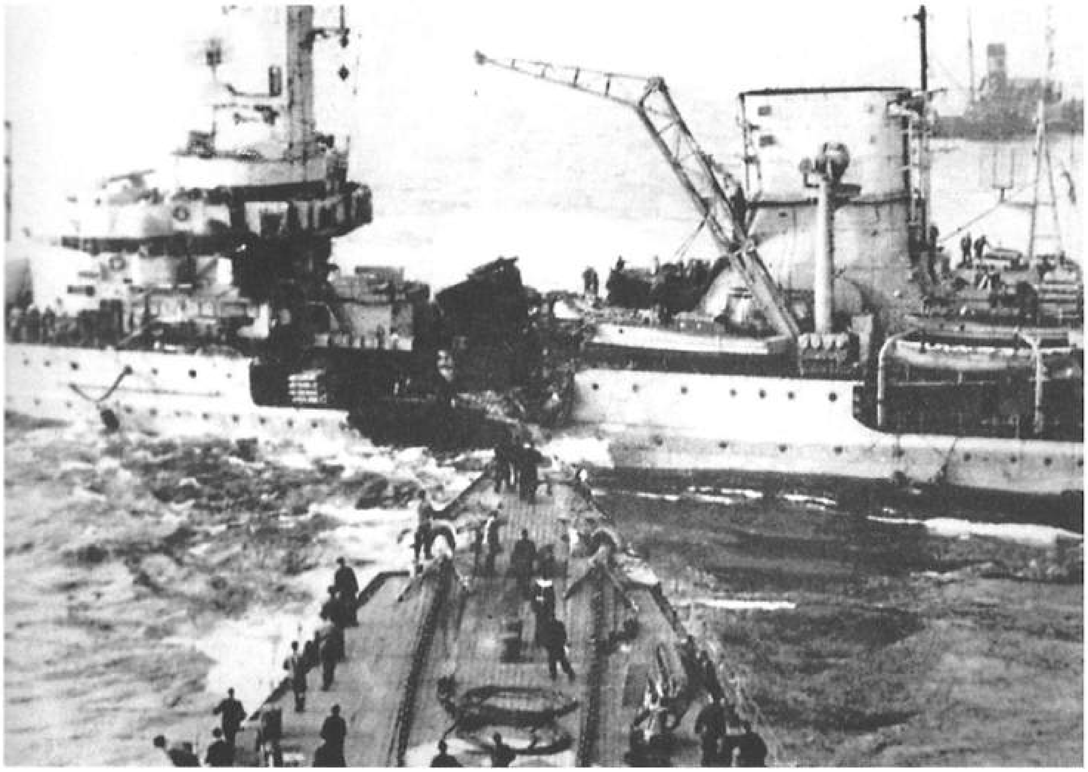
W trakcie tych działań, w dniu 13 października, padła broniąca się Ryga.

❦

W drodze powrotnej do Gdyni, w dniu 15 października o godzinie 20.04 w odległości około 2,5 mili na wschód od cypla półwyspu helskiego, we mgle i przy bardzo złej widoczności *Prinz Eugen* staranował lekki krążownik *Leipzig*.

Ciężki krążownik wbił się niemal prostopadle w lewą burtę *Leipziga* między przednim masztem i kominem,

[3] Wg Whitley M. J., op. cit., s. 156, natomiast Koop G., Schmolke K. P., Die schweren Kreuzer der Admiral Hipper-Klasse, Bonn 1992, s. 154 podaje, że w okresie 10–12 oraz 14–15 października *Prinz Eugen* wystrzelał łącznie do 28 celów 1196 pocisków kal. 203 mm. O skuteczności ostrzału celów lądowych przez artylerię okrętową wspomina Kosiarz E. w książce Bałtyk w ogniu, Gdańsk 1975, s. 64: „Dnia 11 października 1944 r., podczas szturmu radzieckich wojsk lądowych na Kłajpedę, pancernik 'kieszonkowy' *Lützow* z ciężkim krążownikiem *Prinz Eugen* i mniejszymi okrętami włączyły się do akcji, udzielając oddziałom niemieckim silnego wsparcia ogniowego. Ogień artylerii okrętowej, prowadzony także w następnych dniach, w poważnym stopniu przyczynił się do powstrzymania natarcia wojsk radzieckich. Od tego też czasu Kłajpeda została okrążona od strony lądu." Opinia ta zdaniem autora niniejszej książki jest wiarygodna, ponieważ Kosiarz w swoich książkach zwykle podkreślał, a nawet wyolbrzymiał osiągnięcia strony radzieckiej.





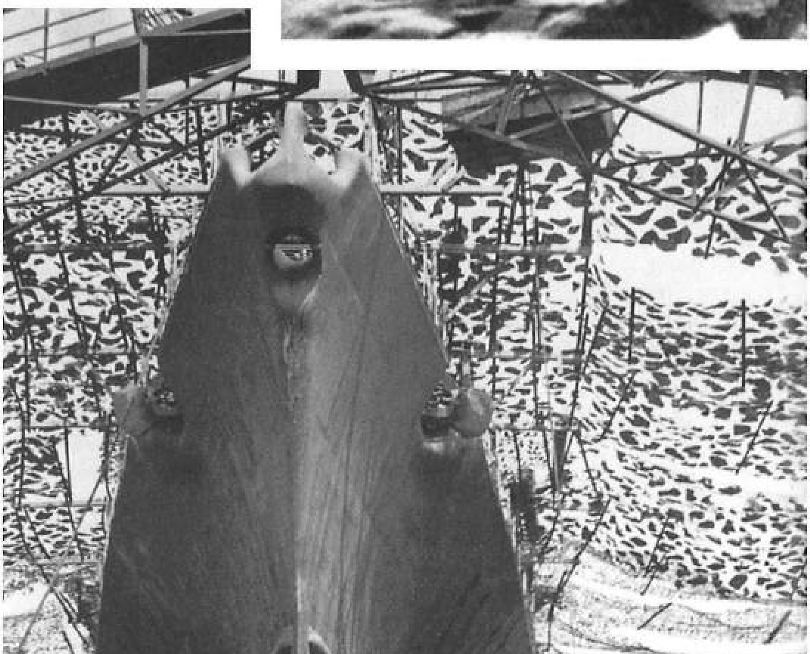
▼▲▶ A sequence of photographs of the collision of the Prinz Eugen and the light cruiser Leipzig, which occurred on October 15th, 1944 near the Hel Peninsula. That evening was misty and the visibility was very limited. The Prinz Eugen hit the port side of the Leipzig almost perpendicular, between the fore mast and the funnel. The impact was so hard that both ships remained stuck together unable to move for 18 hours. Only on 2.30 pm the next day the Prinz Eugen managed to break off and made slowly for Gotenhafen. / AJ–Press archive

► Rozpruty dziób *Prinz Eugena* po rozdzieleniu się obu okrętów; poza tym okręt nie miał większych uszkodzeń / ze zbiorów IWM

► *The bow of the Prinz Eugen ripped after the two ships managed to break off. Apart from that the ships sustained no serious damage. / IWM archive*



▼ Dzięki przychylności profesora Burkhardta udało się uzyskać pozwolenie na pośpieszny remont krążownika. Na zdjęciu widoczny jest nowy dziób okrętu, jaki otrzymał on 7 listopada 1944 roku / ze zbiorów autora



◄ *Thanks to the courtesy of professor Burkhardt, the repair of the damaged crusier could be done in haste. In the picture we can see the new bow, which was completed on November 7th, 1944. / author's archive*

demolując kotłownie nr 2 i 3. Do wnętrza okrętu wlało się około 1600 ton wody. *Prinz Eugen* oczywiście też doznał uszkodzeń, jednakże były one znacznie mniej poważne. Jego dziób został rozerwany na wysokości począwszy od trzech metrów poniżej głównego pokładu aż do stępki, dziobowe pomieszczenia zostały zniszczone i zalane.

Oba okręty sczepiły się tak mocno, że przez 18 godzin tkwiły bez możliwości jakiegokolwiek ruchu, tworząc olbrzymią literę „T". Co prawda w dalszym ciągu była mgła i bardzo ograniczona widoczność, jednak dwa unieruchomione okręty stanowić mogły łakomy cel.

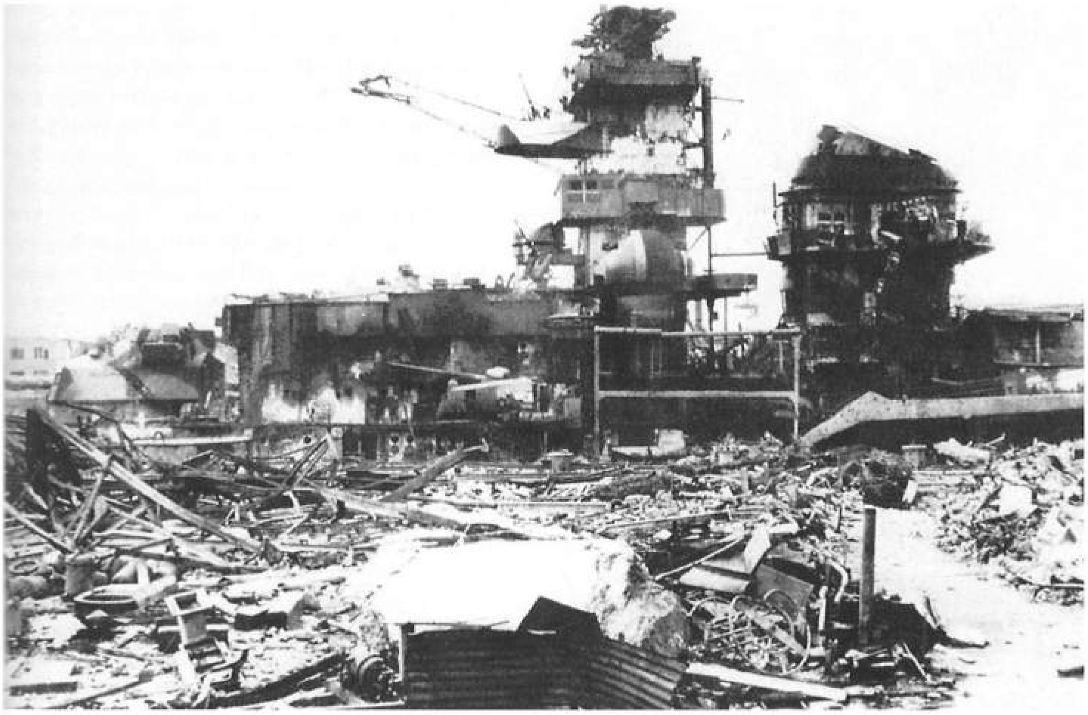
Przez długie godziny trwały próby rozdzielenia zakleszczonych jednostek. Komandor Reinicke proponował nawet, że dopcha *Leipziga* aż do helskiego brzegu, jednakże prowadzący akcję ratowniczą obawiał się, że w czasie owego „pchania" lekki krążownik może złamać się w połowie. *Prinz Eugen* uwolnił się w końcu od *Leipziga* o 14.30 i w jakiś czas potem ruszył bardzo wolno do Gdyni.

W gdyńskiej stoczni — która była podówczas oddziałem zakładów Deutsche Werke z Kilonii — nastąpiły oględziny uszkodzeń krążownika. Przybyły do Gdyni ówczesny dowódca floty, wiceadmirał Meendsen-Bohlken stwierdził, że przy utrzymanym priorytecie dla U-bootwaffe remont *Prinz Eugena* może trwać do maja 1945 roku, a jego ewentualny powrót do służby przewidywał najwcześniej na sierpień 1945 roku (!). Należy przy tej okazji podziwiać albo przemożny optymizm wiceadmirała, albo całkowity brak rozeznania w aktualnej sytuacji militarnej.

Dyrektorem gdyńskiego oddziału Deutsche Werke z Kilonii był profesor Hermann Burkhardt. Darzył on krążownik *Prinz Eugen* specjalnym sentymentem, wynikającym ze smutnego faktu, że jego syn, służąc na tym okręcie, zginął w czasie nalotu w Breście w 1940 roku. Profesor Burkhardt uruchomił wszystkie swoje znajomości, uzyskał pozwolenie na pośpieszny remont, priorytet i przydział potrzebnych materiałów i już 7 listopada krążownik otrzymał nowy dziób, a 14 listopada odbyły się postoczniowe próby morskie.

Na rozkaz nowej akcji nie musiał *Prinz Eugen* długo czekać. Oto bowiem na Zatoce Ryskiej rozpoczął się kolejny etap walk o ostatnią pozycję niemiecką na półwyspie Sörve. Północna, bardzo wąska część tego półwyspu, została już opuszczona przez obrońców, którzy skupili się w umocnieniach, znajdujących się na znacznie szerszej, południowej części. Jak już uprzednio wspomniano, niemiecki ośrodek oporu na krańcu półwyspu umożliwiał panowanie nad cieśniną Irben, którędy — oprócz innych dróg — utrzymywano łączność transportową z walczącą w Kurlandii niemiecką armią.

Po południu 19 listopada wyremontowany w błyskawicznym czasie *Prinz Eugen* w asyście czterech torpedowców (T–13, T–16, T–19 i T–21) wyszedł w morze. Już następnego ranka zespół pojawił się w pobliżu estońskich brzegów, gdzie dołączyły trzy niszczyciele (Z–35, Z–36 i Z–43), jednakże z powodu słabej widoczności ciężki krążownik otworzył ogień dopiero o 14.05, wyrzucając na wyznaczone cele lądowe 255 pocisków kalibru 203 mm.



◀ Podczas silnych nalotów prowadzonych przez RAF na niemieckie porty i bazy wojskowe, podczas bazowania w Kilonii został zbombardowany *Admiral Hipper*, który w tym czasie znajdował się w suchym doku. Jak widać na zdjęciu, odniósł on poważne uszkodzenia, które wyeliminowały go z dalszej służby operacyjnej / fot. Drüppel, ze zbiorów AJ–Pressu

◀ *During the massive air raids on German seaports and military installations performed by the RAF, the Admiral Hipper, then in drydock in Kiel, was bombed. In the picture we see the heavy damage she sustained, which eliminated her from active duty. / by Drüppel, AJ–Press archive*

W dniu 19 grudnia 1944 roku bombowce RAF'u dokonały silnego „dywanowego" nalotu na gdyński port i stocznię. W wyniku nalotu, podczas którego zrzucono 842 bomby, uszkodzeniu uległ remontowany od dłuższego czasu pancernik *Gneisenau*, a zatopieniu dwa stare ex-pancerniki: *Zähringen* przekształcony w zdalnie kierowany okręt-cel oraz *Schleswig-Holstein*.

Można stwierdzić, że *Prinz Eugena* w dalszym ciągu nie opuszczało marynarskie szczęście.

Seydlitz

Jak uprzednio wspomniano, dowództwo Kriegsmarine pod koniec 1943 roku podjęło decyzję przeholowania kadłuba do Królewca, jednakże zima 1943/1944 była bardzo mroźna i aż do końca marca 1944 roku zalodzenie w południowej części Bałtyku było zbyt duże na tego typu operację. Dopiero 2 kwietnia trzy holowniki: *Memmert*, *Rixhöft* i *Movensteert* poprzedzone przez lodołamacz *Pollux* przeciągnęły *Seydlitza* z Bremen do Królewca, gdzie do końca roku służył jako mieszkalny hulk.

Ex *Lützow*

Tallin (d-ca kmdr por. S. A. Głuchowiew) począwszy od 14 stycznia brał udział w rozpoczętej ofensywie w rejonie Leningradu. Już w pierwszym dniu akcji wystrzelono 250 pocisków głównego kalibru, a do 20 stycznia dalsze 824, skutecznie wspierając akcje lądowych oddziałów.

Rok 1945

Przed okrętami niemieckiej floty nawodnej w rejonie Morza Bałtyckiego, która przedstawiała jeszcze dość po-



◀ *Admiral Hipper* w końcowym okresie działań bojowych, sfotografowany na wodach Morza Bałtyckiego na początku 1945 roku / ze zbiorów autora

◀ *The Admiral Hipper in the final stages of her career, The Baltic Sea, early in 1945. / author's archive*

▶ W maju 1945 roku wrak okrętu został odholowany do zatoki Heikendorf i tam osadzony na pobliskiej płyciźnie. Zdjęcie to zostało wykonane, zanim na okręt załadowano sekcje kadłubów okrętów podwodnych / fot. Drüppel, ze zbiorów AJ–Pressu

▶ *In May 1945 the wreckage of the ship was towed to the Heikendorf Bay and set on a nearby shoal. This picture was made before the submarine hull sections were loaded on the ship. / by Drüppel, AJ–Press archive*



ważną siłę, stały w pierwszych miesiącach 1945 roku dwa główne zadania, a mianowicie:

- wsparcie ogniem dział okrętowych lądowych niemieckich pozycji obronnych wzdłuż wybrzeży Bałtyku,
- ewakuacja dwóch armii niemieckich, liczących około 300.000 żołnierzy, zablokowanych na terenie Kurlandii, a następnie również żołnierzy i cywilnych uciekinierów z Królewca, Gdańska oraz Gdyni.

Admiral Hipper

29 stycznia 1945 roku, już w czasie trwania od dwóch tygodni zwycięskiej ofensywy na froncie wschodnim, kiedy armia radziecka zaczęła bezpośrednio zagrażać portom bałtyckim, *Admiral Hipper* otrzymał rozkaz wzięcia udziału w akcji ewakuacji uciekinierów niemieckich z Gdyni.

Podobnie, jak podczas operacji „Weserübung" przed atakiem na Norwegię, pomieszczenia krążownika wypełnił tłum niemarynarzy. Lecz przeszło cztery lata temu na pokładzie krążownika znalazło się 800 uzbrojonych, młodych, zdrowych i silnych strzelców alpejskich, a teraz gniotło się — oprócz załogi — aż 1530 przerażonych uciekinierów, w tym 60 dzieci z domu dziecka i 90 niemowląt ze żłobka.

Następnego dnia w godzinach popołudniowych *Admiral Hipper* w asyście torpedowca T–36 wyszedł w morze, kierując się w stronę przylądka Arkona na Rugii.

O godzinie 21.30 na wysokości Rozewia zaobserwowano przed dziobem czerwone rakiety — znak, że ktoś wzywa pomocy. Rakiety strzelano z tonącego po trafieniu trzema torpedami w okolicy Ławicy Słupskiej statku wycieczkowego *Wilhelm Gustloff* (25.484 BRT). Brał on również udział w akcji ewakuacyjnej i przed południem tego dnia opuścił port w Gdyni, mając na pokładzie około 6600 ludzi[4]. Wśród nich było 918 oficerów i marynarzy 2. szkolnego dywizjonu okrętów podwodnych, stacjonujących dotychczas w Gdyni, 373 dziewczęta kobiecej służby pomocniczej marynarki wojennej, 162 ciężko rannych, 173 członków załogi statku oraz 5000 cywilnych uciekinierów, którzy obawiali się zostać na terenach zajmowanych przez armię radziecką.

Dowódca krążownika *Admiral Hipper* odesłał natychmiast towarzyszący mu torpedowiec T–36 do akcji ratowniczej, sam jednak się nie zatrzymał, obawiając się czyhającego najprawdopodobniej w pobliżu nieprzyjacielskiego okrętu podwodnego. Na *Wilhelmie Gustloffie* zginęło przeszło 5300 ludzi, uratowano tylko około 1000.

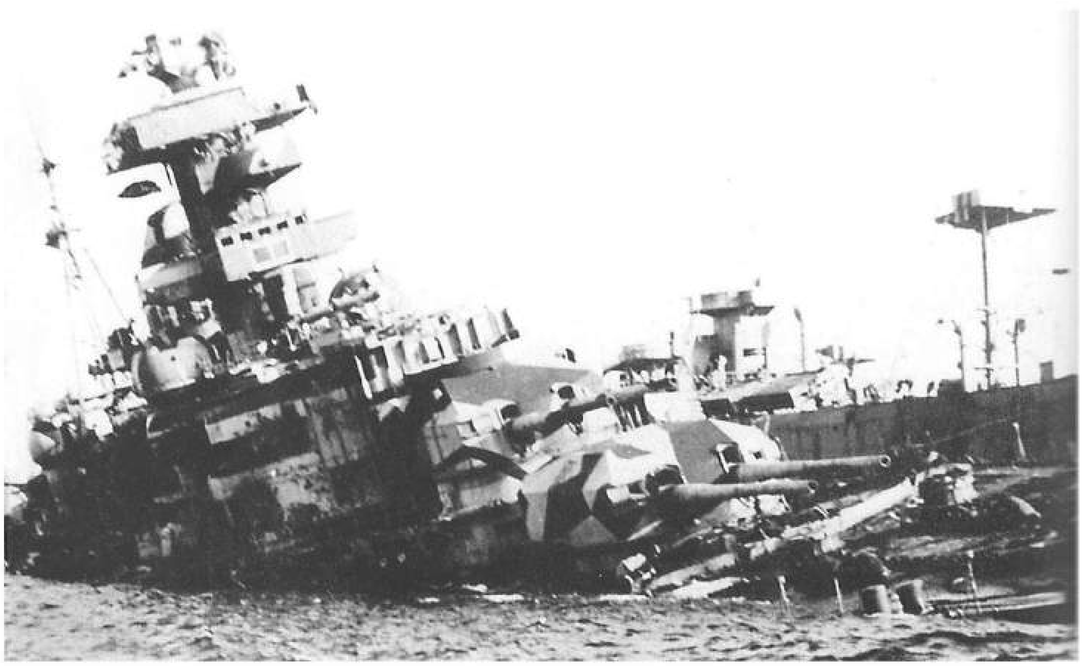
W dniu 2 lutego *Hipper* dotarł do Kilonii, gdzie większość miasta stanowiły ruiny — efekt wielokrotnie powtarzanych nalotów bombowych.

❦

Rejs z uciekinierami z Gdyni do Kilonii był ostatnim rejsem w krótkiej, lecz bogatej w wydarzenia historii ciężkiego krążownika *Admiral Hipper*.

3 kwietnia podczas nalotu krążownik został trafiony 25-kilogramową bombą. Uszkodziła ona poważnie prawą burtę i główny pokład w rejonie komina, a wskutek wybuchu zginęło sześciu członków załogi. W sześć dni później krążownik trafiły trzy bomby dużego kalibru, po-

[4] Ilość ofiar na *Gustloffie* jest bardzo trudna — jeśli nie wręcz niemożliwa — do ustalenia. Wielu autorów podaje różne liczby. I tak: Whitley J., op. cit., s. 159: „more than 6000 people", Brennecke J., op. cit., s. 323 podaje 6100 osób, Kosiarz E., op. cit., s. 117 uważa, że można przyjąć nawet 8500 osób, w tym personel floty podwodnej aż 3700 (!) ludzi. Podobnie ma się sytuacja z ilością uratowanych: Kosiarz E., op. cit., s. 130 — 904 uratowanych, Whitley J., op. cit., s. 159 — 650 uratowanych.



▶ Kolejne zdjęcie przedstawiające *Admirala Hippera* osadzonego na mieliźnie w zatoce Heikendorf. Jak widać, okręt był pomalowany w klinowy kamuflaż upodabniający go do zamaskowanych budynków stoczniowych / fot. Drüppel, ze zbiorów AJ–Pressu

▶ *Another shot of the Admiral Hipper set on a shoal in the Heikendorf Bay. We can see the camouflage which makes the ship look as a camouflaged shipyard buildings. / by Drüppel, AJ–Press archive*

wodując poważne uszkodzenia, ale okręt zachował jeszcze pływalność. Po tych uszkodzeniach odkomenderowano prawie całą załogę do walk na froncie, który zresztą znajdował się już bardzo blisko Kilonii.

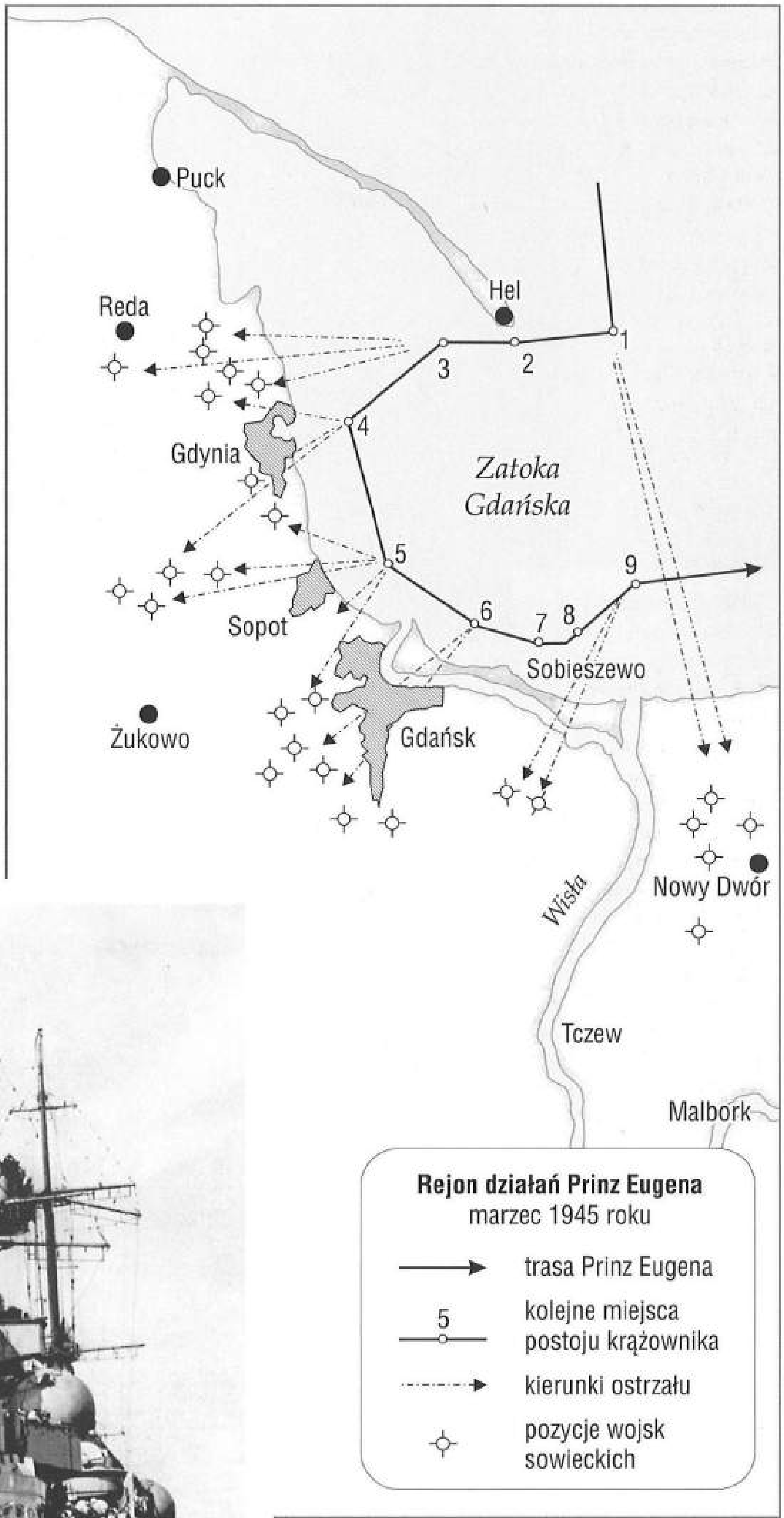
2 maja 1945 roku, krótko po godzinie czwartej rano, seria detonacji silnych ładunków wybuchowych założonych w newralgicznych punktach okrętu zakończyła żywot ciężkiego krążownika *Admiral Hipper*. W lipcu tegoż roku wrak okrętu został odholowany na płyciznę w pobliskiej zatoce i dopiero w latach 1948/1949 pocięty na złom.

Prinz Eugen

Sytuacja na froncie wschodnim w drugiej połowie stycznia 1945 roku przedstawiała się fatalnie dla upadającej III Rzeszy.

20 stycznia wojska sowieckie odcięły od terytorium Niemiec rejony Królewca, a odcięcie Gdyni i Gdańska było już kwestią dni. W tej sytuacji jedynymi drogami ewakuacji były szlaki morskie — nic dziwnego, że Niemcy starali się jak najdłużej utrzymać pozostałe im jeszcze porty bałtyckie. Jednostki floty wojennej, jakie wciąż bazowały na Bałtyku, zostały zatem użyte do wykonywania zadań przedstawionych powyżej.

27 stycznia Niemcy wycofali się z Kłajpedy i oddziały XXVIII Korpusu starały się przebić do Piławy (obecnie Baltijsk), skąd można było ewakuować się morzem. Czołowe oddziały wycofujące się mierzeją Kurońską walczyły w okolicy miejscowości Kranz u południowego krańca mierzei (obecnie nazwa Zelenogorsk). Dalej roz-



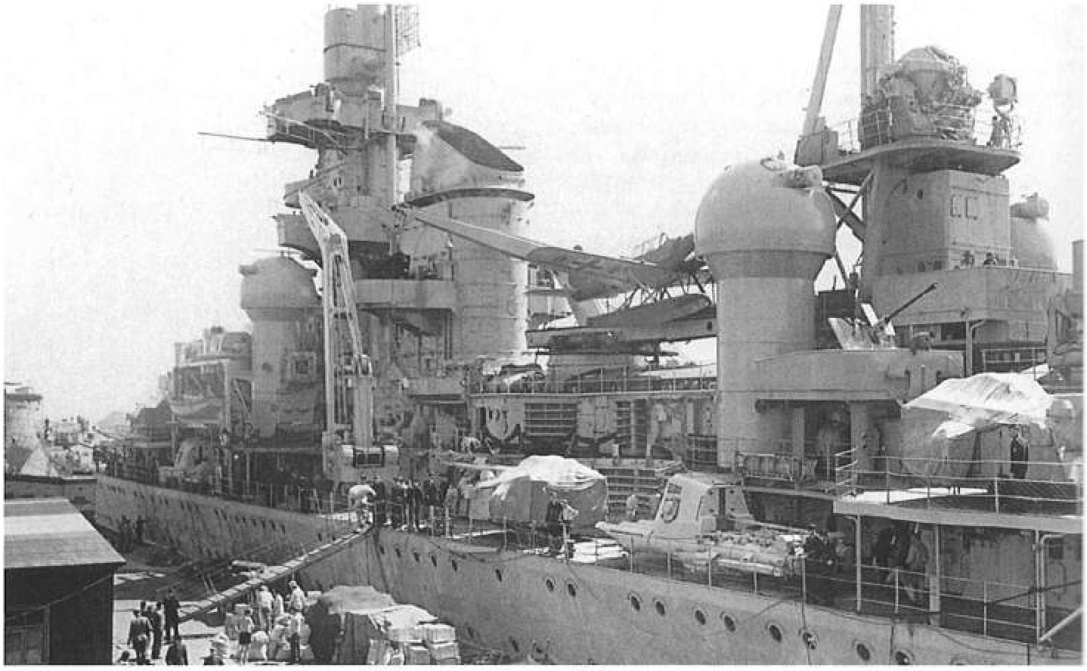


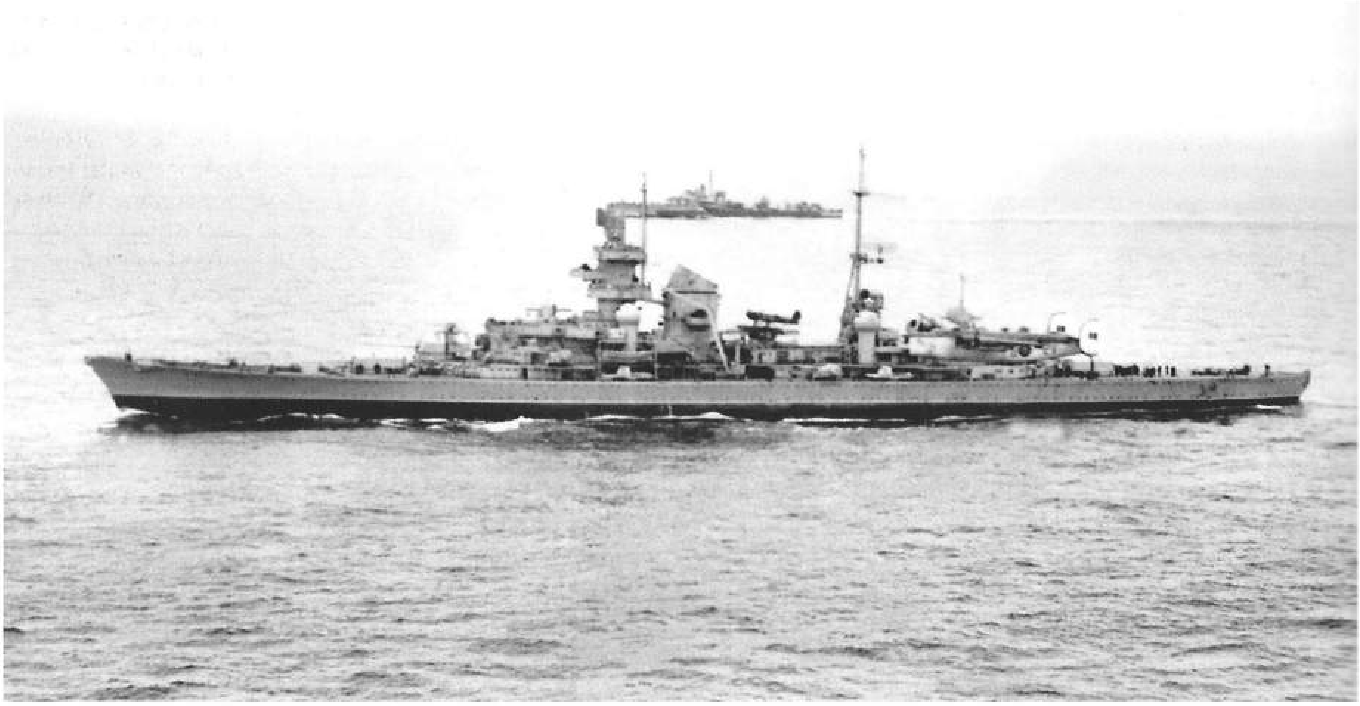
◀ *Prinz Eugen* pod nadzorem niemieckiego i duńskiego strażnika, przycumowany do nabrzeża w Kopenhadze. Była ona ostatnim portem okrętu podczas działań wojennych i tutaj 20 kwietnia 1945 roku został on internowany / ze zbiorów IWM

◀ *The Prinz Eugen guarded by a German and Danish sentry, moored to a pier in Kopenhagen — her last port during the war. Here she was interned on April 20th, 1945. / IWM archive*

▶ Wyładowywanie amunicji z *Prinz Eugena* po przejęciu go 8 maja 1945 roku przez Brytyjczyków było wykonywane, kiedy okręt znajdował się jeszcze w Kopenhadze / ze zbiorów autora

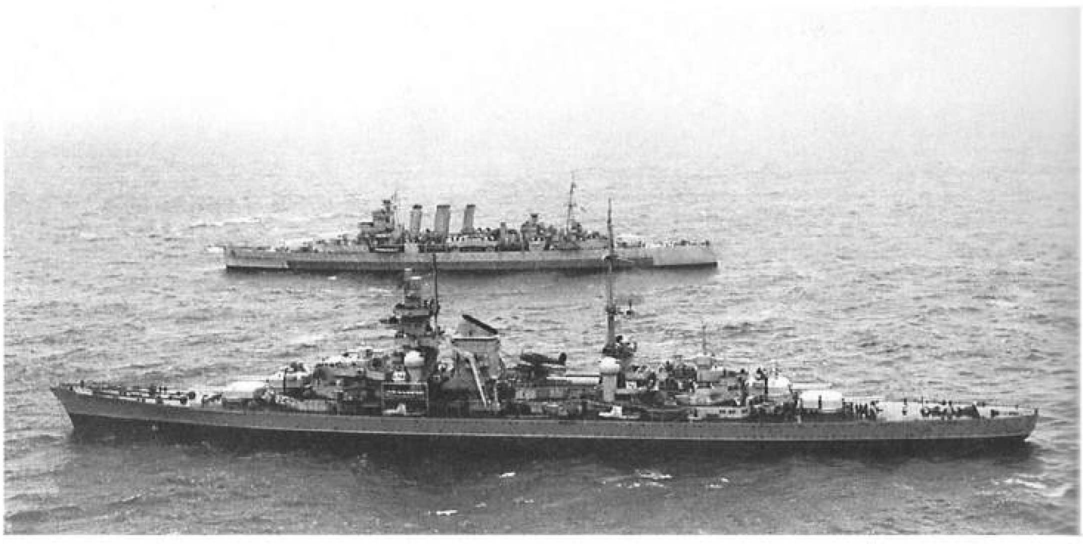
▶ After the British had taken over the ship on May 8th, 1945, the ammunition was being unloaded when the ship was still in Kopenhagen. / author's archive

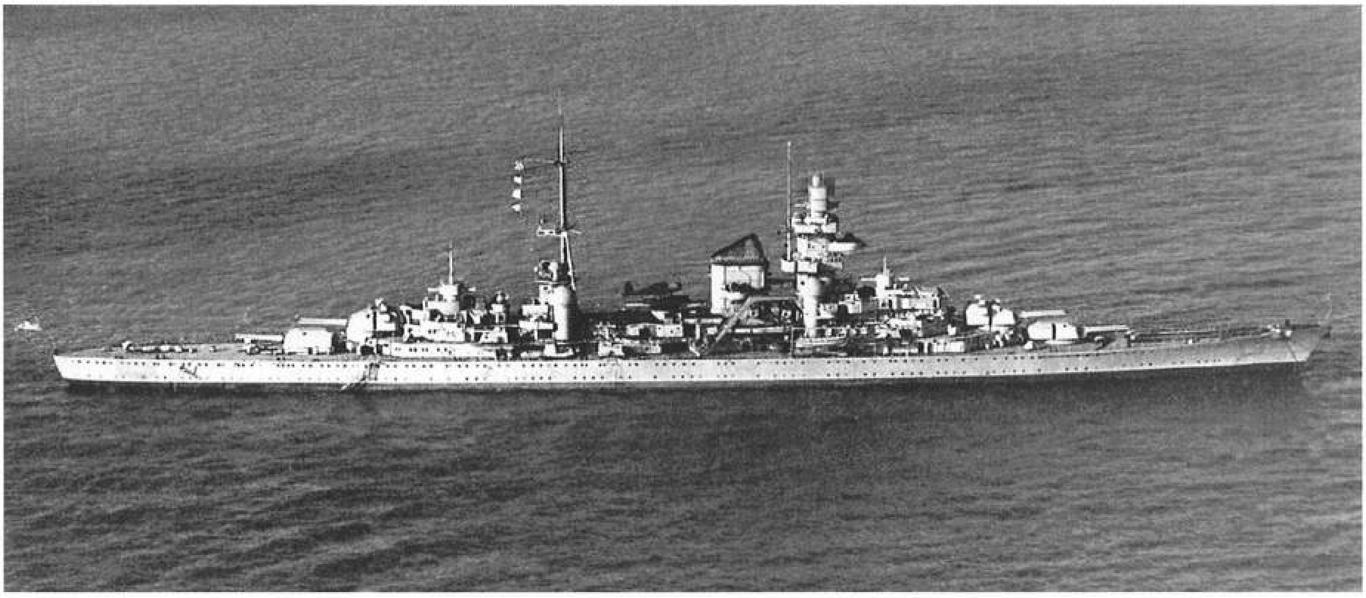




▲▶ Przepłynięcie *Prinz Eugena* pod eskortą brytyjskiego krążowników *Dorsetshire* (na drugim planie) oraz *Dido* przez Skagen do Wilhelmshaven. Krążownik opuścił Kopenhagę 26 maja 1945 roku i po dwóch dniach żeglugi wszedł na dok pływający / ze zbiorów IWM

▲▶ Sequence of photographs showing the Prinz Eugen going through Skagen to Wilhelmshaven under the escort of the British cruisers Dorsetshire (in the background) and Dido. The ship left Kopenhagen on May 26th, 1945 and entered a drydock two days later. / IWM archive





▲ *Prinz Eugen* pod brytyjską banderą kotwiczy na redzie Wilhelmshaven. Zdjęcie to zostało wykonane, zanim okręt został wprowadzony do doku / ze zbiorów M. Skwiota

▲ *The Prinz Eugen under the British flag anchors in the roadstead of Wilhelmshaven. The picture was taken before the ship was taken to a drydock. / M. Skwiot archive*

ciągała się Sambia, u południowego krańca której znajdowała się Piława.

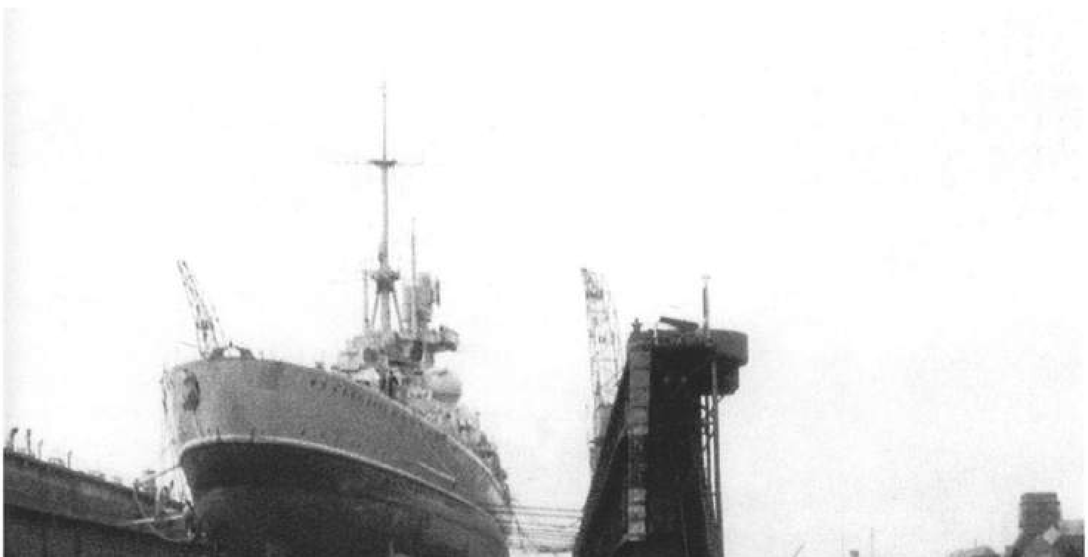
W dniach 29–31 stycznia *Prinz Eugen* oraz dwa niszczyciele (Z–29 i *Paul Jacobi*) i dwa torpedowce (T–23 i T–33) ostrzeliwały cele lądowe na Sambii aż po przedpola Królewca, dokąd dotarły już czołówki wojsk sowieckich. W czasie tej operacji krążownik wystrzelił 871 pocisków kalibru 203 mm. 3 lutego *Prinz Eugen* powrócił do Gdyni, gdzie załadował 1167 pocisków głównego kalibru. Tymczasem do akcji w dniach 2–5 oraz 8 lutego u brzegów Sambii weszły *Lützow* oraz *Admiral Scheer*. 10 marca nacierające wojska sowieckie osiągnęły rejon wiślanych Żuław i parły na północ — chcąc oskrzydlić Gdańsk. Wiceadmirał Bernhard Rogge[5], ówczesny dowódca zespołu okrętów bazujących w Gdyni, wysłał podległe mu jednostki w celu wsparcia oddziałów obrony.

W dniu 11 marca już od samego rana *Prinz Eugen* rozpoczął ostrzeliwanie rejonu Nowego Dworu Gdańskiego i pozycji sowieckich wzdłuż wschodniego brzegu Wisły. Podobnie 12 marca. Następnego dnia *Prinz Eugen* zmienił miejsce postoju i krążąc między Gdynią i Sopotem, ostrzeliwał oddziały sowieckie w rejonie na południowy zachód od obecnego Trójmiasta — od Pruszcza aż po Redę.

28 marca Niemcy opuścili Gdynię; tego samego dnia jednostki sowieckiej 65. armii wdarły się do śródmieścia Gdańska i rozpoczęło się jego niszczenie. Niemcy bronili się jeszcze na Kępie Oksywskiej, na Westerplatte, na Mierzei Wiślanej i niewielkim skrawku Żuław.

29 marca ciężki krążownik ostrzeliwał cele w płonącym Gdańsku oraz stoczył walkę artyleryjską z baterią sowieckiej artylerii kalibru 170 mm, ustawioną na szczy-

[5] Wiceadmirał Bernhard Rogge był w latach 1940/41 dowódcą (w stopniu komandora) najbardziej skutecznego krążownika pomocniczego — „rajdera" — o nazwie *Atlantis*, który zatopił na Atlantyku, Oceanie Indyjskim i Pacyfiku w okresie kwiecień 1940 – listopad 1941 roku 22 statki o łącznej pojemności 145.698 BRT.



◄ Od 28 maja 1945 roku inżynierowie państw koalicji przeprowadzali szczegółowe inspekcje *Prinz Eugena* — od tego dnia znajdował się on w pływającym doku. Za kulisami trwała o niego walka i ostatecznie okręt został przekazany Amerykanom / ze zbiorów MMW

◄ *From May 28th, 1945 the engineers designated by the Allies performed detailed examinations of the Prinz Eugen. From that day the ship was in a drydock. Meanwhile her ownership was contested; finally the ship was given to the United States. / MMW archive*



◀◣◢▶Seria zdjęć wraku *Admirala Hippera* wykonana po zakończeniu działań wojennych. Kadłub krążownika został wykorzystany jako tymczasowy „magazyn" dla sekcji kadłubów okrętów podwodnych typu XXI. Wrak okrętu został zezłomowany w latach 1946–1947 / fot. Drüppel, ze zbiorów M. Skwiota i A. Jarskiego

◀◣◢▶ *Series of photographs of the wreckage of the Admiral Hipper, taken after the end of the war. Ship's hull had been used as a temporary "warehouse" for XXI-class submarine hull sections. The wreckage was dismantled in 1946–1947. / by Drüppel, M. Skwiot and A. Jarski archives*



cie Kamiennej Góry w Gdyni. 30 marca ogień dział *Prinz Eugena* i innych okrętów wspomagał oddziały niemieckie odcięte na Kępie Oksywskiej oraz pobliskim lotnisku. Tego samego dnia wojska sowieckie zajęły cały port gdański.

31 marca ciężki krążownik został trafiony dwoma lotniczymi pociskami rakietowymi w prawą burtę na wysokości kotłowni nr 2. Uszkodzenia nie były znaczące, jednakże zginęło wówczas ośmiu członków załogi, których pochowano w morzu następnego dnia.

Ostatnim celem ostrzału *Prinz Eugena* był w dniu 4 kwietnia północno-wschodni rejon Kępy Oksywskiej. Tym samym zakończył się udział ciężkiego krążownika w walkach o Gdańsk i Gdynię.

Ogółem w okresie od 10 marca do 4 kwietnia *Prinz Eugen* aż 240 razy (!) ostrzeliwał pozycje nacierających wojsk, zużywając 2025 pocisków kalibru 203 mm oraz 2446 kalibru 105 mm. W kilka dni po zakończeniu walk o Oksywie *Prinz Eugen* odszedł na zachód w rejon wyspy Rugia, a 19 kwietnia skierowany został do Kopenhagi, gdzie zacumował 20 kwietnia. Tam zastała go kapitulacja Niemiec — 7 maja o godzinie 16.00 uroczyście opuszczono wojenną banderę Kriegsmarine.

Seydlitz

Na początku stycznia 1945 roku, kiedy wojska sowieckie podeszły pod Królewiec (Königsberg — obecnie Kaliningrad), wyholowano z tego rejonu wszystkie jednostki Kriegsmarine, które nadawały się do remontu, jednakże w porcie pozostawiono kadłub *Seydlitza* — prawdopodobnie z powodu trudności związanych z wielkością kadłuba. W dniu 29 stycznia[6] Niemcy zatopili *Seydlitza*, detonując ładunki wybuchowe i okręt osiadł na dnie w basenie przeładunku drewna. Pod koniec lutego z dowództwa Kriegsmarine nadeszło polecenie, aby przeholować okręt do Kilonii, gdzie chciano go wykorzystać jako swoisty „magazyn części zamiennych" np. dla *Hippera* czy *Prinz Eugena*. Było już jednak za późno. Gdy Królewiec kapitulował 10 kwietnia 1945 roku, wkraczające wojska sowieckie objęły w posiadanie pozostawione w porcie jednostki, wśród nich również wrak *Seydlitza*.

W 1946 roku zatopiony wrak został podniesiony przez oddziały sowieckiego ratownictwa morskiego, przeholowany do Leningradu (obecnie Petersburg), gdzie dnia 10 marca 1947 roku został włączony do stanu Wojenno-morskiej Floty ZSRR. Początkowo władze sowieckiej Marynarki Wojennej miały zamiar zdemontować część mechanizmów, które mogły przydać się w czasie remontów znajdującego się w służbie sowieckiej ex *Lützowa*. Inny projekt przewidywał dokończenie budowy okrętu. Oba projekty nie miały długiego żywota, ponieważ już 9 kwietnia 1947 roku skreślono *Seydlitza* z listy okrętów i przekazano na złom[7].

Ex *Lützow*

Powojenne losy okrętu są mało znane. Niektóre źródła podają, że przed złomowaniem, co nastąpiło około 1960 roku, okręt dwukrotnie przemianowano. W marcu 1953 roku zmieniono nazwę na *Dnepr*, a w grudniu 1956 roku na PKZ–112. Do końca okręt ten służył jedynie jako hulk.

Epilog

Z czterech ciężkich krążowników typu *Admiral Hipper* jedynie *Prinz Eugen* dotrwał do końca wojny w pełnej sprawności i tylko on jeden służył pod dwiema bandera-

[6] Wg Breyer S., Die Schweren Kreuzer der Seydlitz-Klasse, Marine Arsenal, Band 22, s. 4 oraz Koop G., Schmolke K. P., op. cit., s. 213, natomiast Bereżnoj S. S., Trofiei i Reparacji WMF SSSR, Jakuck 1994, s. 9 podaje, że 9 kwietnia *Seydlitz* został poważnie uszkodzony w czasie silnego nalotu sowieckich samolotów i następnego dnia zatopiony przez załogę. Należy jednak sądzić, że źródła niemieckie są znacznie bardziej miarodajne.

[7] Bereżnoj S. S., op. cit., s. 9, natomiast Breyer S., op. cit., s. 4 podaje, że jeszcze w tym roku *Seydlitz* został zatopiony w Zatoce Fińskiej.

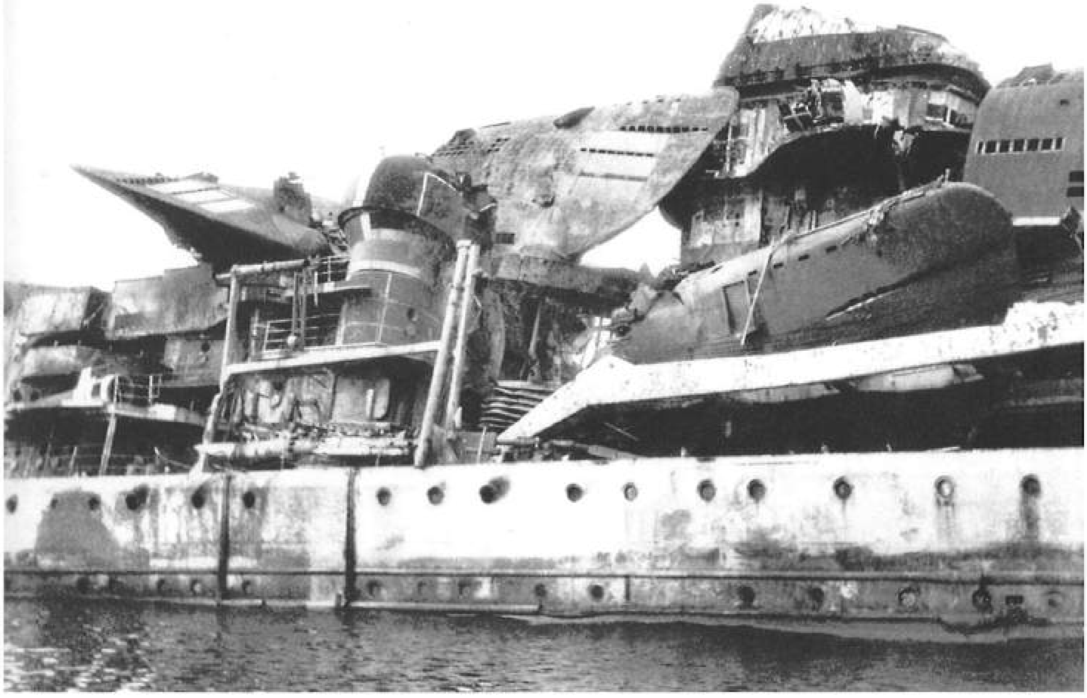
mi — niemiecką banderą wojenną ze swastyką i gwiaździstą banderą USA[8]. Można też twierdzić, że znajdował się pod trzema banderami, ponieważ przez czas jakiś pozostawał w gestii Royal Navy. 8 maja do portu w Kopenhadze weszły dwa okręty brytyjskie: krążowniki *Devonshire* i *Dido* pod dowództwem kontradmirała Holta, który o godzinie 15.00 wszedł na pokład *Prinz Eugena*, aby przejąć go formalnie w posiadanie Royal Navy.

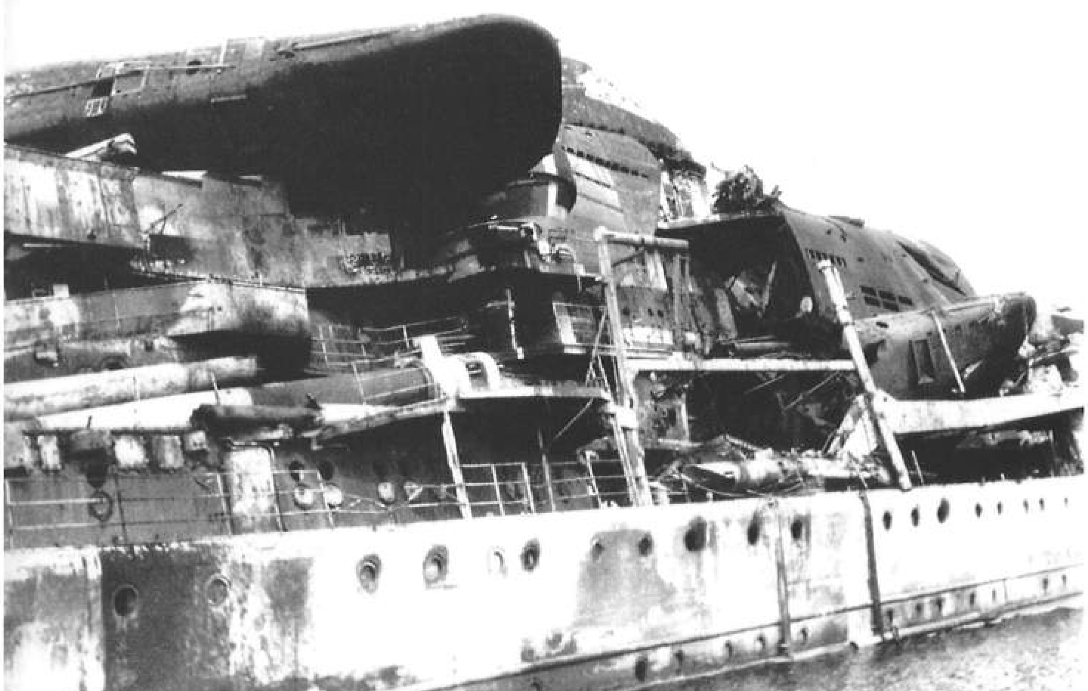
W następnych dniach zdano na ląd całą pozostałą amunicję, załogę zredukowano do 400 osób niezbędnych do przeprowadzenia okrętu na nowe miejsce postoju. Reszta załogi odmaszerowała pieszo do Niemiec.

26 maja *Prinz Eugen* i lekki krążownik *Nürnberg* wyszły w morze pod eskortą brytyjskich krążowników oraz niszczycieli i przez Skagen udały się do Wilhelmshaven, gdzie wprowadzono ciężki krążownik na dok pływający. Przez całe lato 1945 roku toczyły się targi o *Prinz Eugena*. Pretensje do jego posiadania zgłosiły trzy mocarstwa, prócz Wielkiej Brytanii także Stany Zjednoczone i oczywiście Związek Sowiecki. Każde z tych państw miało swoje racje, ale ostatecznie ciężki krążownik przejęły Stany Zjednoczone. 14 grudnia 1945 roku *Prinz Eugen* przeszedł z Wilhelmshaven do Bremerhaven, które znajdowało się w amerykańskiej enklawie okupacyjnej.

5 stycznia 1946 roku okręt został formalnie wpisany na stan marynarki USA. Przy pozostawieniu dawnej nazwy krążownik oznaczono jako USS IX 300. Na pokład weszli nowy dowódca, komandor A. H. Graubart, oraz 40 oficerów, podoficerów i marynarzy amerykańskich różnych specjalności.

[8] Ani *Lützow*, ani *Seydlitz* nie był wcielony do floty niemieckiej i nie podniesiono na nich bandery innej niż sowiecka.







▲▼ *Prinz Eugen* został 5 stycznia 1946 roku przejęty przez marynarkę USA, a nowym dowódcą okrętu został komandor A. H. Graubart. Na pokładzie krążownika pozostał nadal jego ostatni niemiecki dowódca, kmdr Reinicke. Na zdjęciu widzimy *Prinz Eugena* wpływającego 23 stycznia 1946 roku do Bostonu. Po przejęciu przez Amerykanów został on przemianowany na USS IX 300 / ze zbiorów National Archives

▲▼ *The Prinz Eugen on January 5th, 1946 was taken over by the US Navy, under commander A. H. Graubart. The last German commanding officer — commander Reinicke, still remained onboard. In the picture we see the Prinz Eugen entering Boston harbor on January 23rd, 1946. In the US Navy she served under the name USS IX 300. / National Archives*



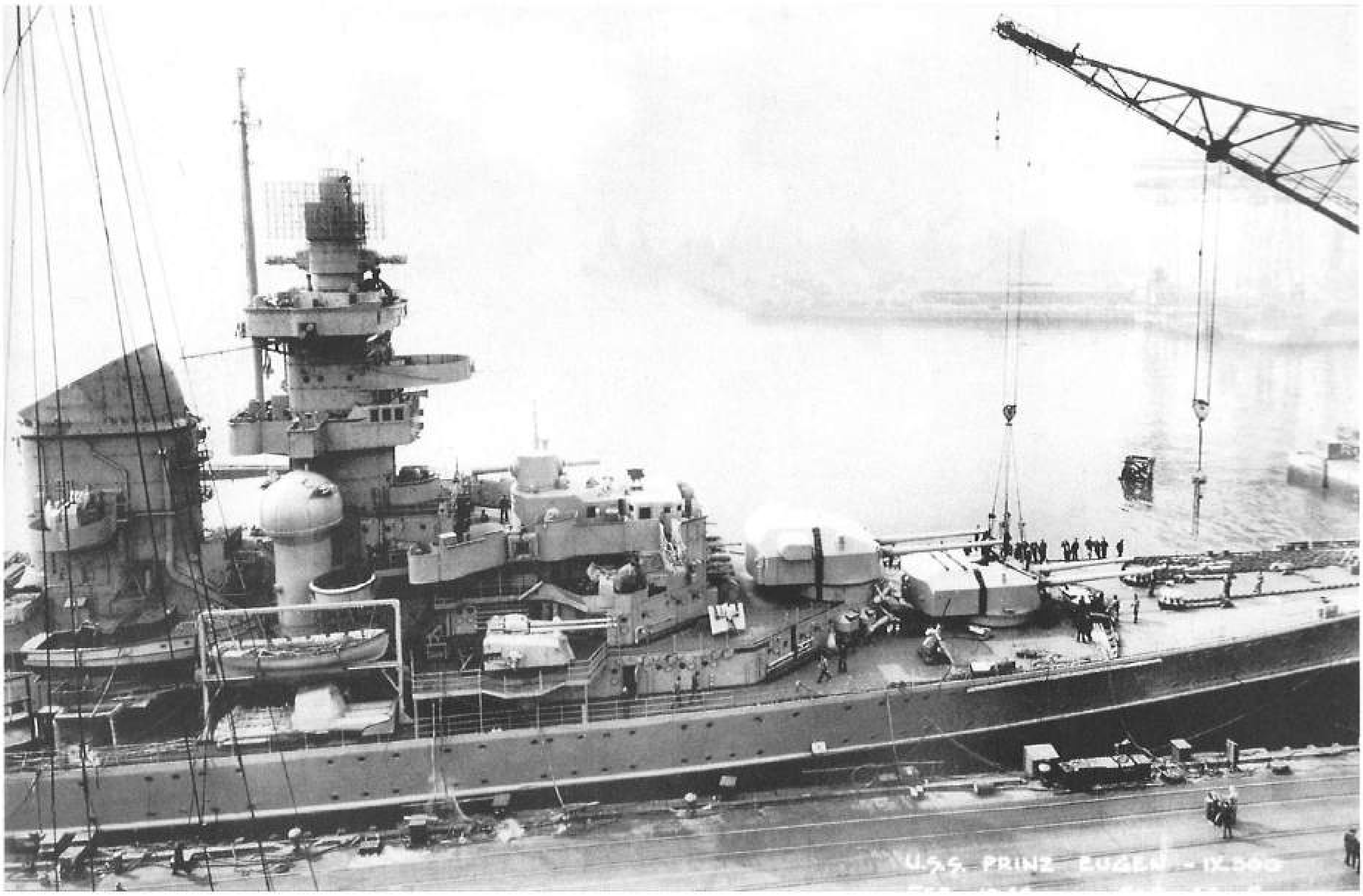
13 stycznia *Prinz Eugen* odcumował od Columbus Kaje w Bremerhaven. Okręt wciąż jeszcze był obsługiwany przez niemiecką załogę z kmdr. Reinicke na czele. 14 stycznia krążownik przez kilka godzin stał na redzie Spithead w Anglii, a 23 stycznia wszedł do Bostonu. Tam w dniach 1–3 lutego przeprowadzono szereg ćwiczeń artyleryjskich, co było potwierdzeniem początkowej wersji, że okręt miał pozostać w czynnej służbie marynarki USA.

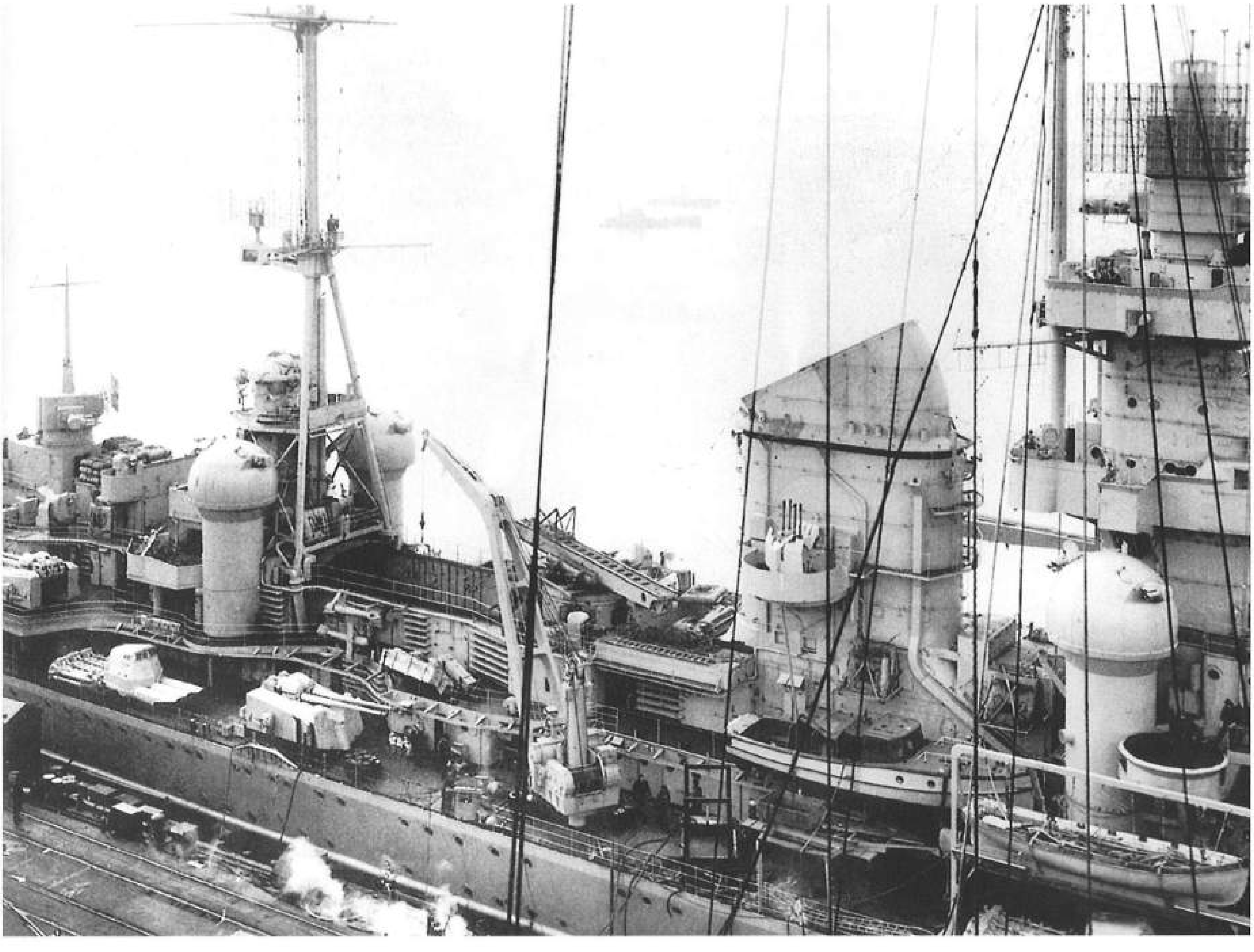
Później jednak zmieniono plany. Po odesłaniu do Niemiec kolejnej partii dawnej załogi (276 ludzi z pierwszym oficerem na czele) zdemontowano dwa działa głównego kalibru wieży „A" oraz kilka dział obrony przeciwlotniczej. 11 marca *Prinz Eugen* ruszył w podróż przez Kanał Panamski do bazy marynarki USA w San Pedro. Tam w dniu 1 maja 1946 roku zeszła z okrętu ostatnia grupa niemieckiej załogi z komandorem Reinicke, łącznie 135 osób, a na okręt zamustrowało 526 Amerykanów. W parę dni później krążownik wyszedł w morze i 10 maja dotarł do Honolulu. Stąd — wskutek awarii kotłów — okręt został odholowany do atolu Bikini na Pacyfiku. Tam ustawiono go na kotwicy w odległości jednej mili od „punktu zero", czyli od miejsca zrzucenia z samolotu bomby atomowej.

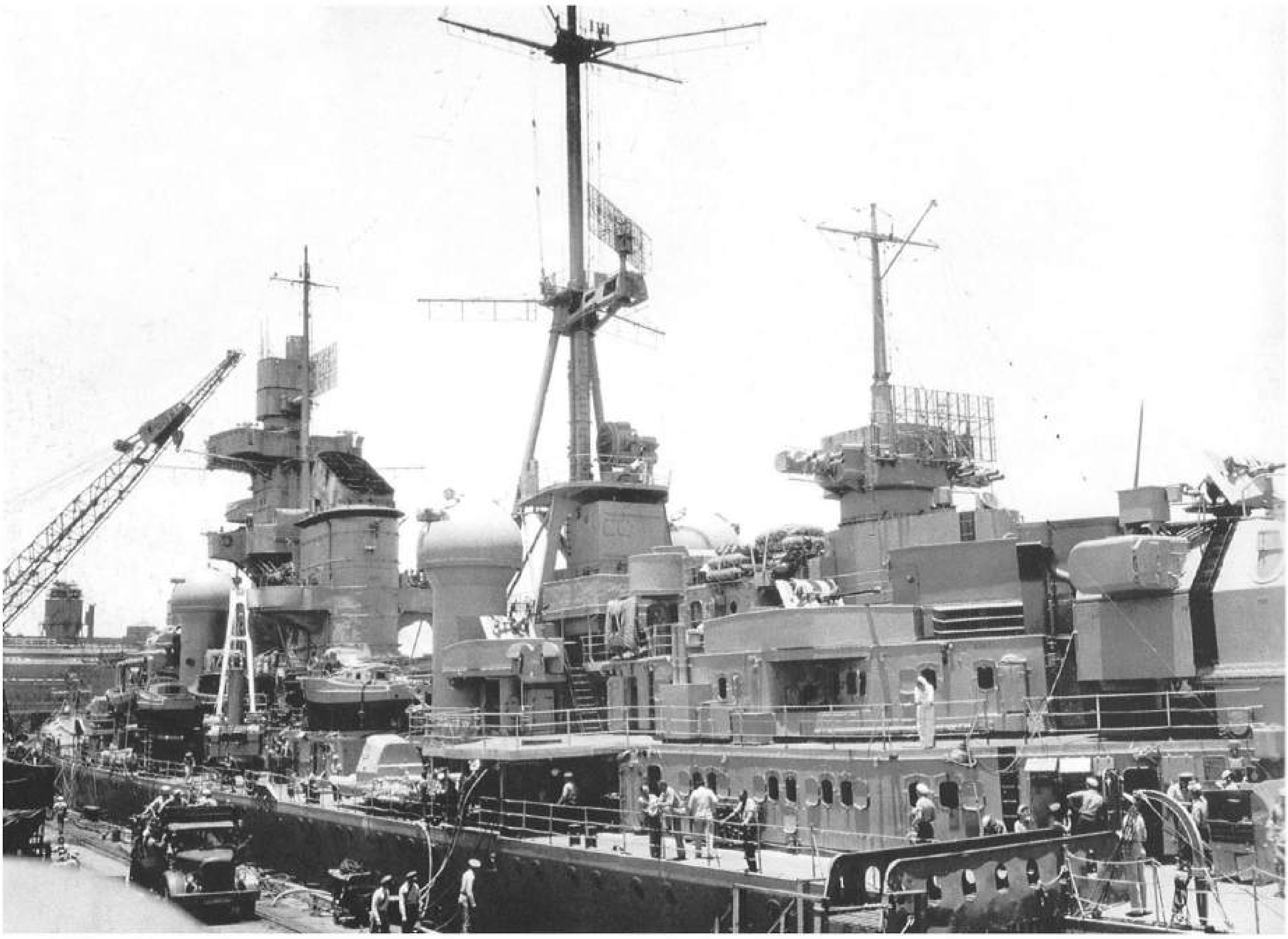
Eksperymenty atomowe na Bikini przeprowadzono w trzech etapach. 1 lipca 1946 roku zrzucono bombę z samolotu (kryptonim „Able Day"), 18 lipca zdetonowano kolejną bombę na powierzchni wody, konkretnie na pokładzie barki („Baker Day"), a 25 lipca — wybuch atomowy miał miejsce na głębokości 90 stóp (ok. 27 m) pod wodą. *Prinz Eugen* podczas tych trzech eksperymentów odniósł stosunkowo niewielkie uszkodzenia i utrzymał

◀▶ USS IX 300 przycumowany do nabrzeża stoczni marynarki w Filadelfii, gdzie przebywał od 3 lutego do 11 marca 1946 roku. Podczas tego pobytu z krążownika zdjęto część uzbrojenia oraz wyposażenia, które miały być później testowane przez Amerykanów. Część zdjęć wykonano z pokładu pancernika *New York*, który w tym samym czasie był przycumowany po przeciwnej stronie nabrzeża stoczni w Filadelfii / ze zbiorów National Archives

◀▶ *USS IX 300 moored at a pier in Philadelphia Naval Shipyard, where she remained from February 3rd to March 11th, 1946. During that period a part of the armament and equipment was dismantled, which were to be tested by the Americans. Some of the pictures were taken from the battleship New York, which was moored at the opposite side of the pier at that time. / National Archives*

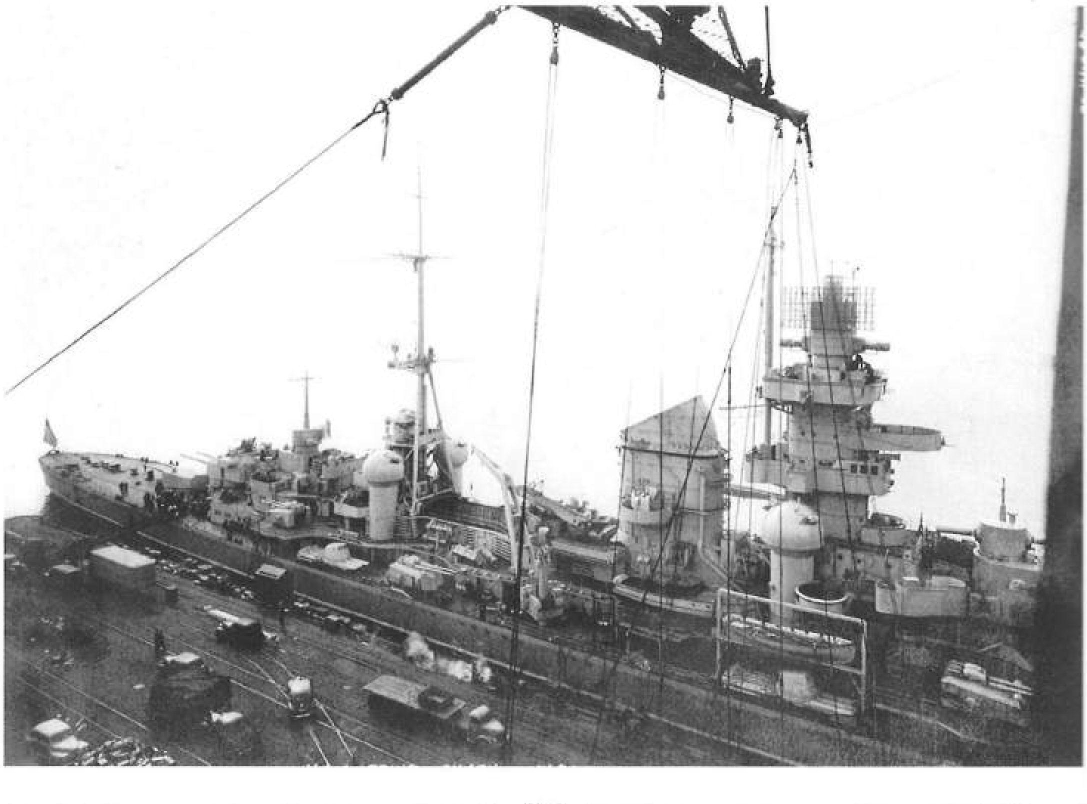

U.S.S. PRINZ EUGEN - IX 300

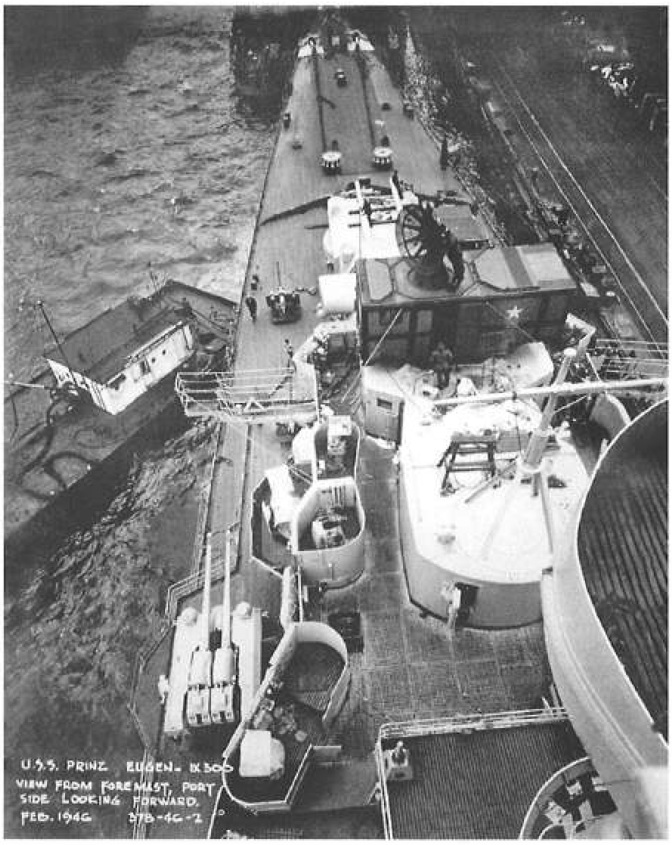


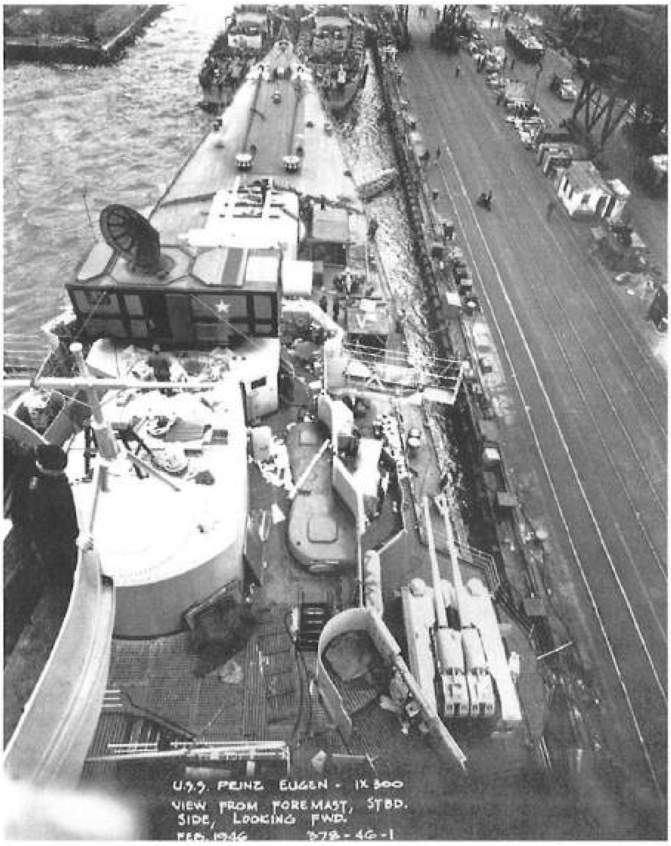


▲◢ USS IX 300 przycumowany do nabrzeża stoczni marynarki w Filadefii, gdzie przebywał od 3 lutego do 11 marca 1946 roku. Podczas tego pobytu z krążownika zdjęto część uzbrojenia oraz wyposażenia, które miało być później testowane przez Amerykanów. Część zdjęć wykonano z pokładu pancernika *New York*, który w tym samym czasie był przycumowany po przeciwnej stronie nabrzeża stoczni w Filadelfii / ze zbiorów National Archives

▲▼ USS IX 300 moored at a pier in Philadelphia Naval Shipyard, where she remained from February 3rd to March 11th, 1946. During that period a part of the armament and equipment was dismantled, which were to be tested by the Americans. Some of the pictures were taken from the battleship New York, which was moored at the opposite side of the pier at that time. / National Archives





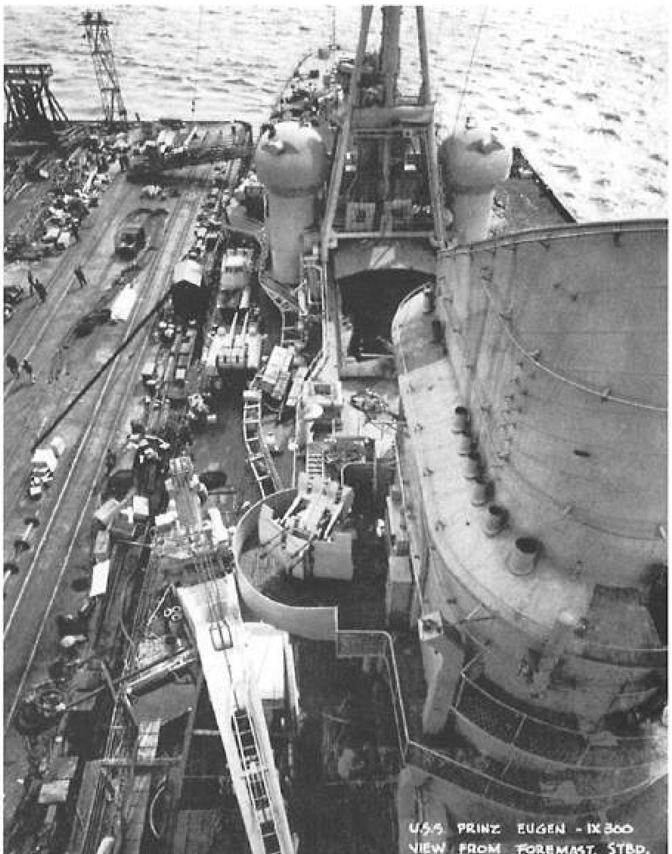


▲◥ Pokład dziobowy oraz nadbudówka krążownika sfotografowane z platformy marsa. Jak można zauważyć, krążownik ma już wymontowane działa z wieży A oraz ustawiony radar typu SCR–584 na dziobowym stanowisku kierowania ogniem / ze zbiorów National Archives

▲◥ *The fore deck and the superstructure of the cruiser photographed from the fore top platform. As can be seen, the guns from the "A" turret had already been removed, and an SCR–584 radar had been installed on the forward fire control post. / National Archives*

◣▼ Śródokręcie krążownika — prawa i lewa burta — widziane z pokładu platformy marsa / ze zbiorów National Archives

◣▼ *Cruiser amidships — port and starboard — seen from the fore top. / National Archives*









▲◥ Kolejna sekwencja zdjęć śródokręcia krążownika widzianego od strony rufy w kierunku dziobu. Na pierwszym planie hangar lotniczy, dalej platforma reflektorowa z działkami plot 20 mm — Flakvierling 38 / ze zbiorów National Archives

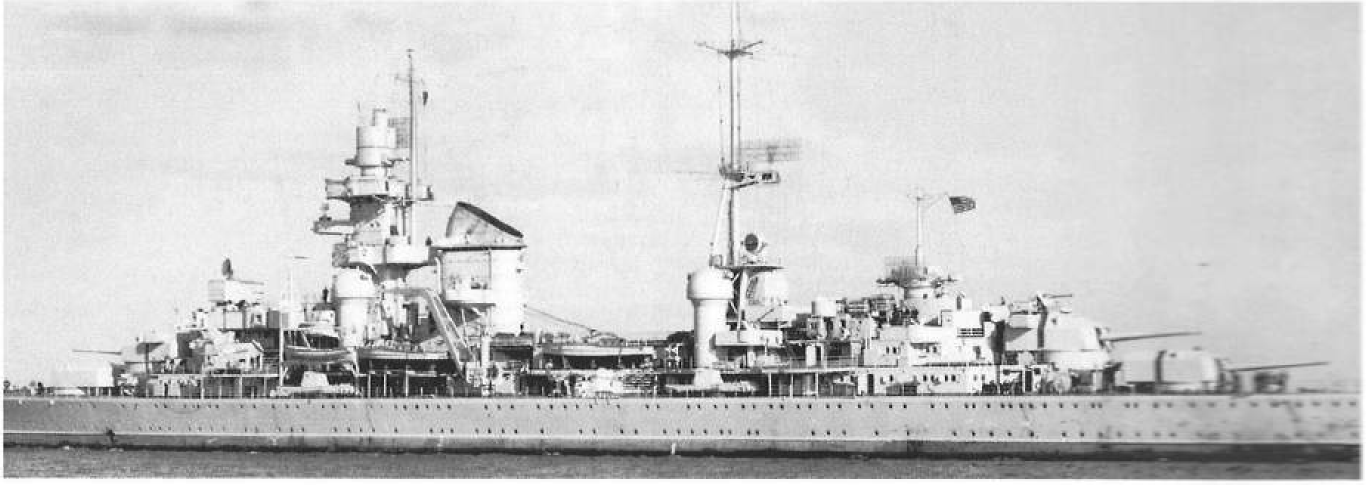
◤▲ *Another sequence of photographs of amidships, seen from the stern to forward. In the foreground the aircraft hangar is visible, further the searchlight platform with the Flakvierling 38 20 mm anti-aircraft guns. / National Archives*

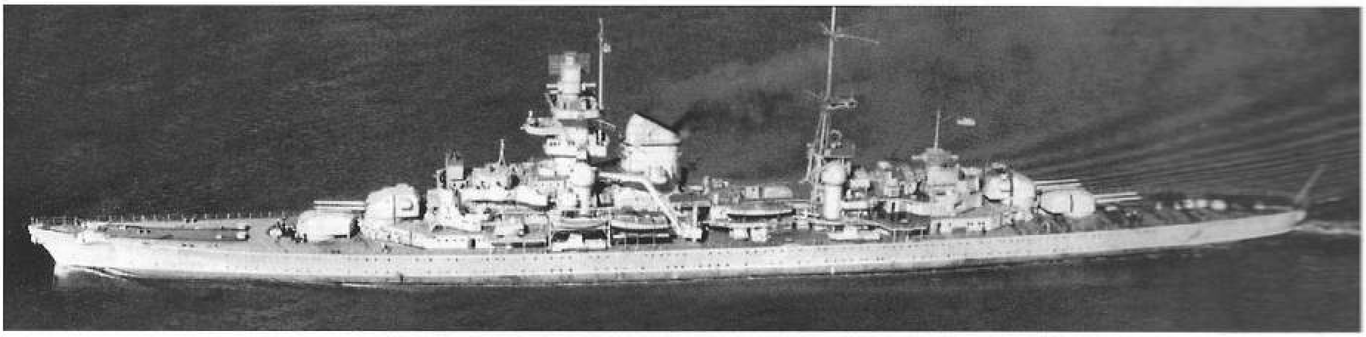
▼◢ Część rufowa krążownika widziana z pokładu reflektorowego znajdującego się na rufowym maszcie. Na pierwszym planie widoczna jest centrala kierowania ogniem artylerii głównej z zamontowanym siedmiometrowym dalmierzem i anteną radaru FuMo 23 / ze zbiorów National Archives

◣▼ *The aft of the cruiser seen from the searchlight platform on the aft mast. In the foreground the main artillery fire control post with a seven meter range finder and FuMo 23 radar antenna. / National Archives*









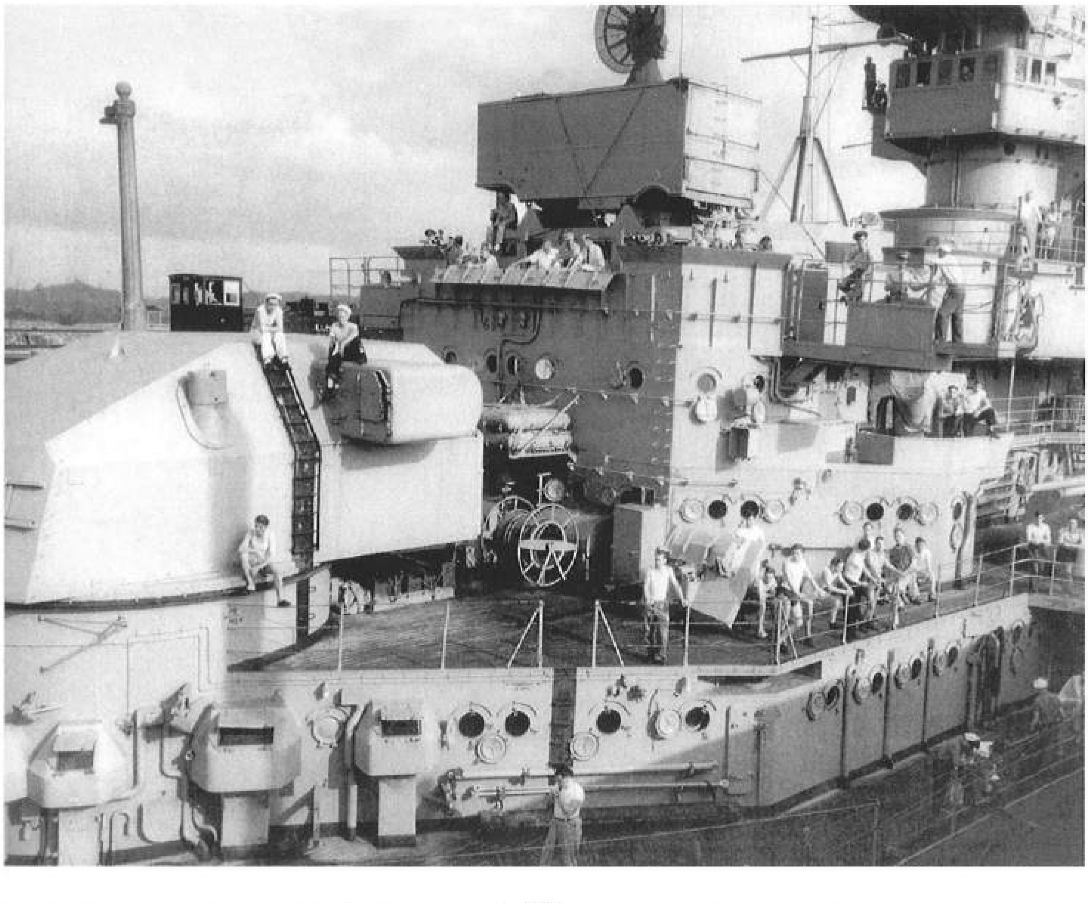
pływalność, jednak (z powodu silnego napromieniowania) został we wrześniu odholowany do atolu Kwajalein.

21 grudnia 1946 roku wskutek uszkodzeń zaworów dennych zostały zalane rufowe pomieszczenia okrętu. Aby nie blokował on toru wejściowego do atolu, podjęto decyzję przeholowania pod wyspę Enubuj i osadzenia na plaży, jednakże okręt ratowniczy *Conserver*, który mógł to wykonać, aktualnie był poza atolem. W efekcie częściowo podtopiony krążownik zdryfował podczas silnego wiatru i osiadł na rafach wysepki Enubuj, gdzie zakończył się jego marynarski żywot.

W 1979 roku sprowadzono z atolu lewoburtową, ważącą 12 ton śrubę *Prinz Eugena*, którą osadzono na pomniku w Kilonii/Laboe.

▲▲ USS IX 300 (ex *Prinz Eugen*) wypływający 10 marca 1946 roku ze stoczni marynarki w Filadelfii w stronę atolu Bikini / ze zbiorów National Archives

▲▲ *USS IX 300 (ex Prinz Eugen) leaving on March 10th, 1946 Philadelphia Naval Shipyard for the Bikini Atoll.* / National Archives

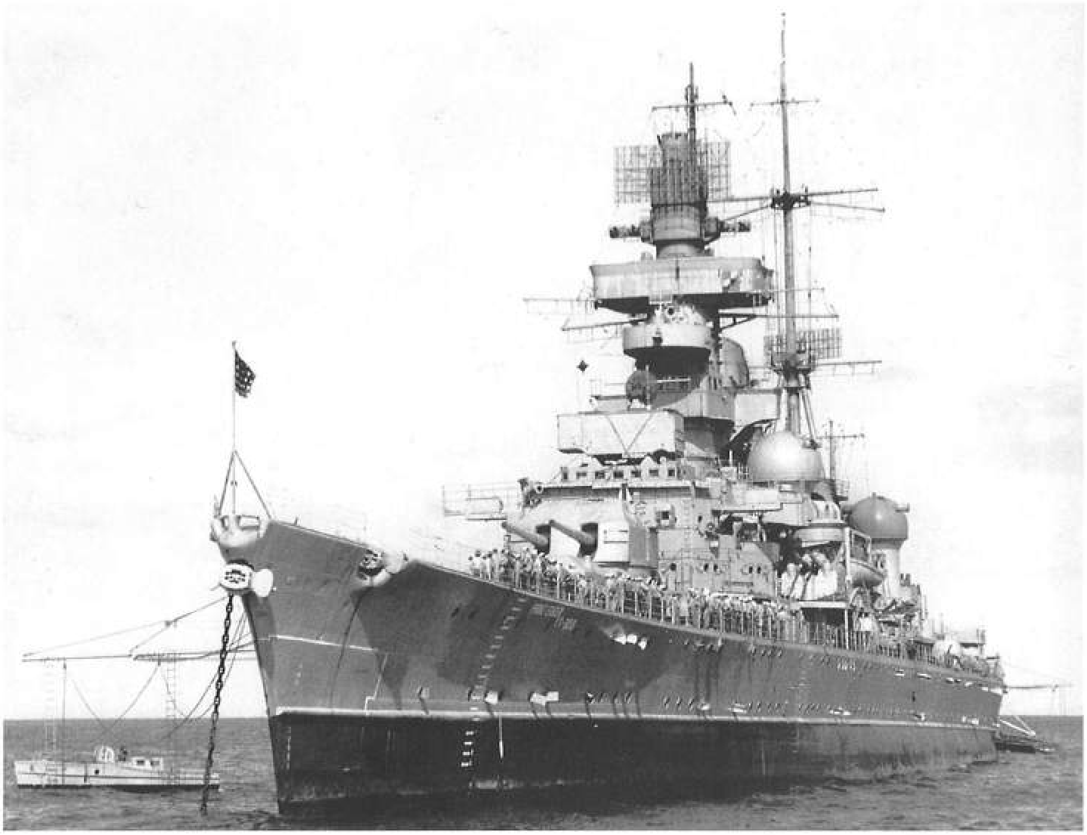


◀ USS IX 300 sfotografowany 15 marca 1946 roku podczas przepływania przez Kanał Panamski / ze zbiorów National Archives

◀ *USS IX 300 photographed on March 15th, 1946 while negotiating the Panama Channel.* / National Archives

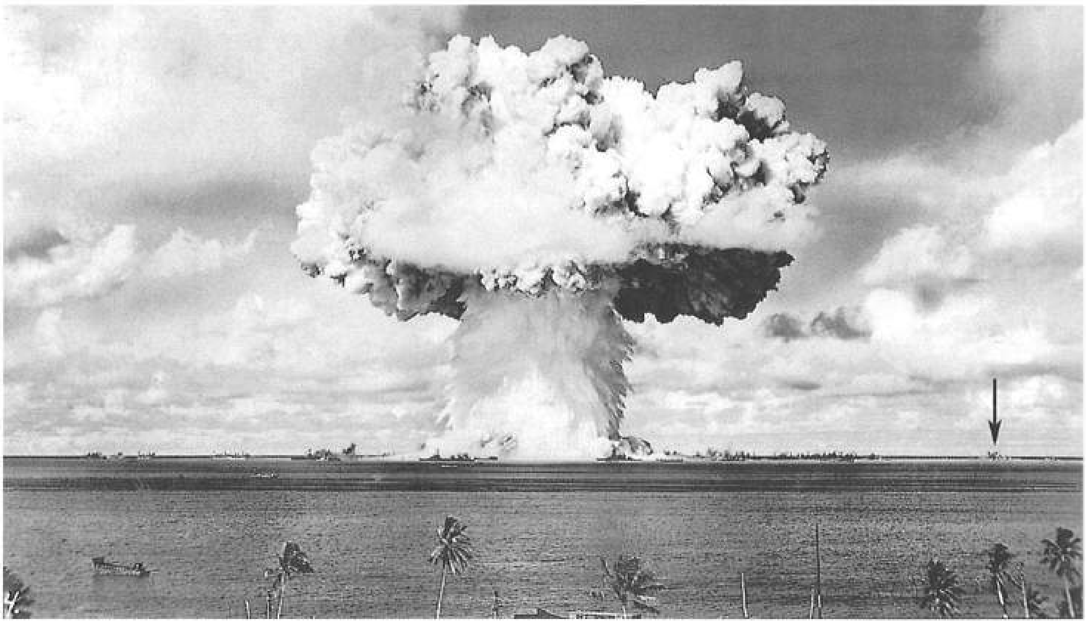
▶ 9 czerwca 1946 roku krążownik wpłynął do atolu Bikini i tam przez następne dni był przygotowywany do testów nuklearnych „Able" i „Baker" w ramach operacji „Crossroads" / ze zbiorów National Archives

▶ *On June 9th, 1946 the cruiser entered the Bikini Atoll and during the next days was being prepared for operation "Crossroads" — the "Able" and "Baker" nuclear tests. / National Archives*



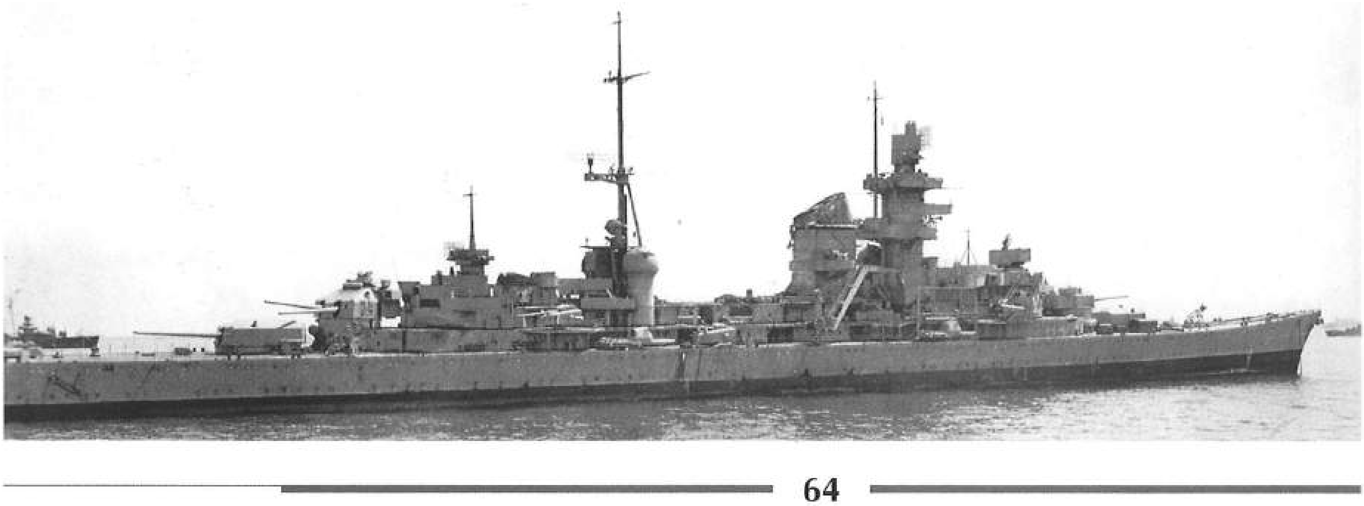
◢ **Moment eksplozji ładunku nuklearnego podczas testu „Baker", przeprowadzonego w dniu 25 lipca 1946 roku. Strzałka wskazuje *Prinz Eugena*** / ze zbiorów National Archives

◢ *The explosion of the nuclear device during the "Baker" test performed on July 25th, 1946. The arrow points to Prinz Eugen./ National Archives*



▼ **Krążownik podczas tych eksperymentów odniósł stosunkowo niewielkie uszkodzenia i utrzymał pływalność, jednakże — z powodu silnego napromieniowania — został odholowany do atolu Kwajalein, gdzie ostatecznie się przewrócił i osiadł na rafie** / ze zbiorów National Archives

▼ *During these tests the cruiser was only slightly damaged and remained afloat, but, due to exposure to high radiation, was towed to Kwajalein Atoll, where she capsized and settled on a reef. / National Archives*





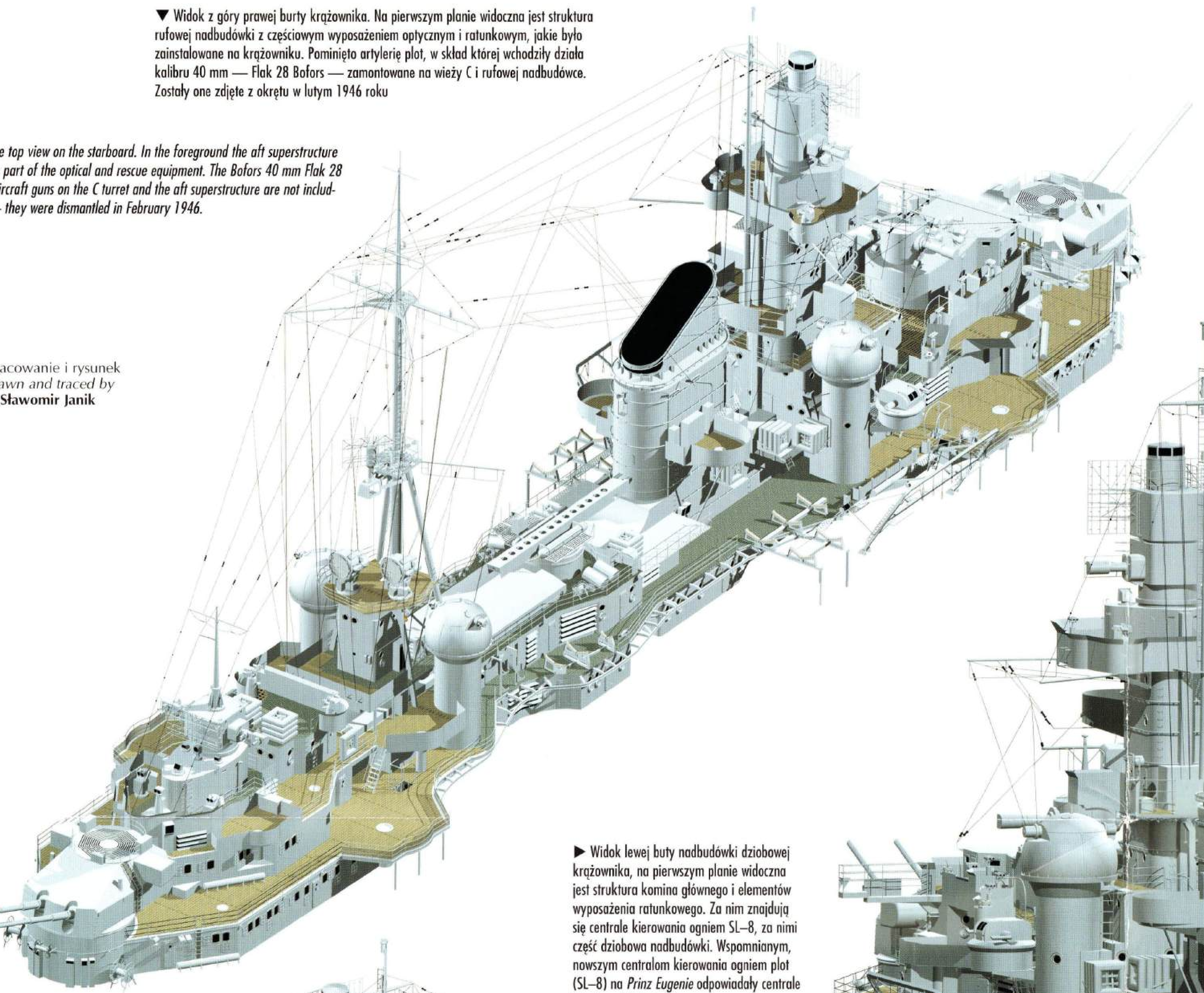
Ciężki krążownik *Admiral Hipper* sfotografowany w maju 1945 roku w basenie stoczniowym Deutsche Werke. Jednostka jest przykryta siatkami maskującymi, które miały utrudnić Brytyjczykom jej lokalizację. Jak widać na fotografii, nie do końca cel osiągnięto — okręt odniósł znaczne uszkodzenia. Na pierwszym planie wieże C i D artylerii głównej / IWM

The heavy cruiser Admiral Hipper photographed in May 1945 in Deutsche Werke shipyard basin. The ship is covered with camouflage netting, which was supposed to make spotting the ship difficult. The photograph shows that it was not entirely successful — the ship has been heavily damaged. The main gun turrets C and D are in the foreground. / IWM



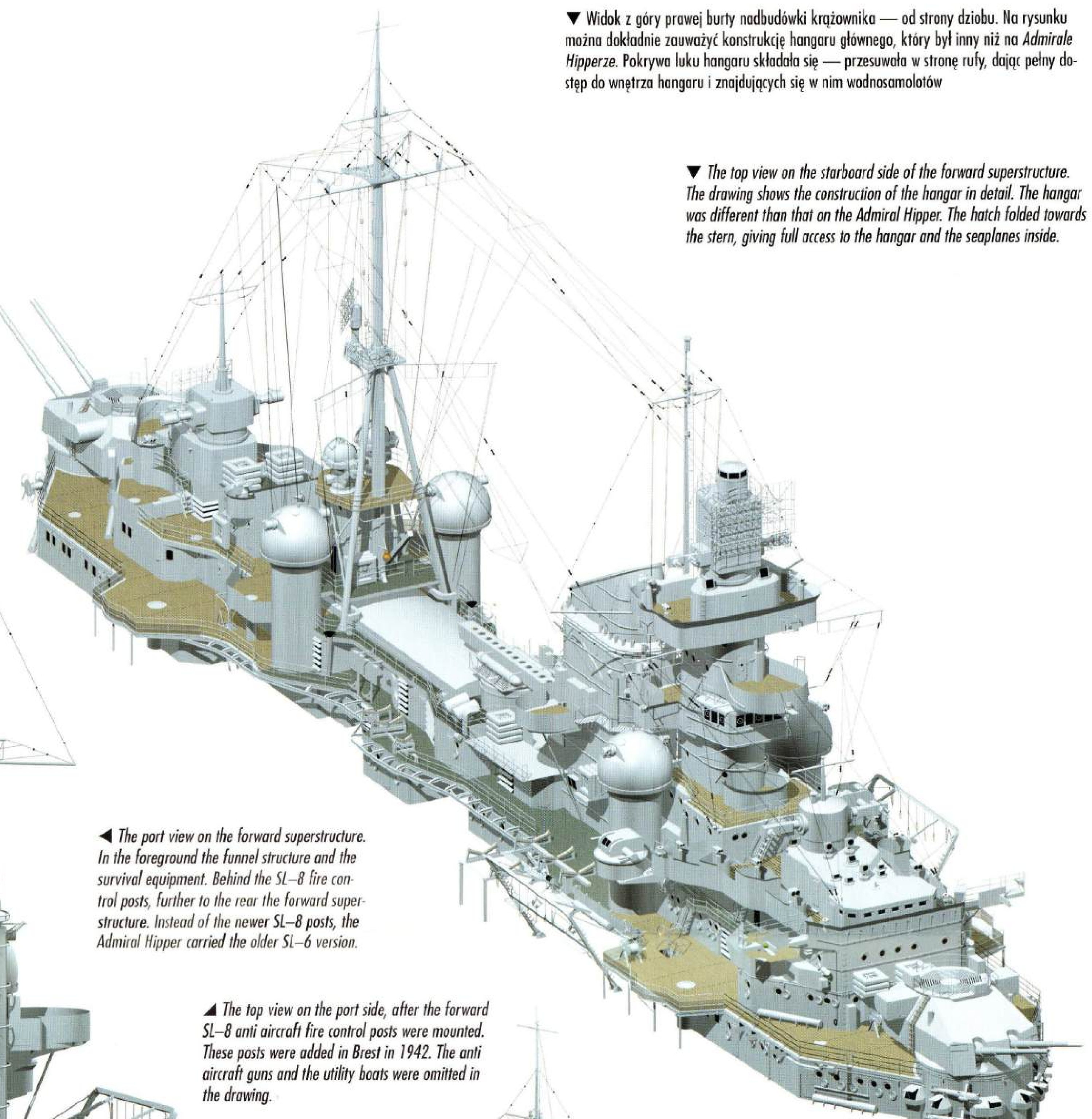
ISBN 83-7237-155-5

Opracowanie i rysunek
Drawn and traced by
Sławomir Janik



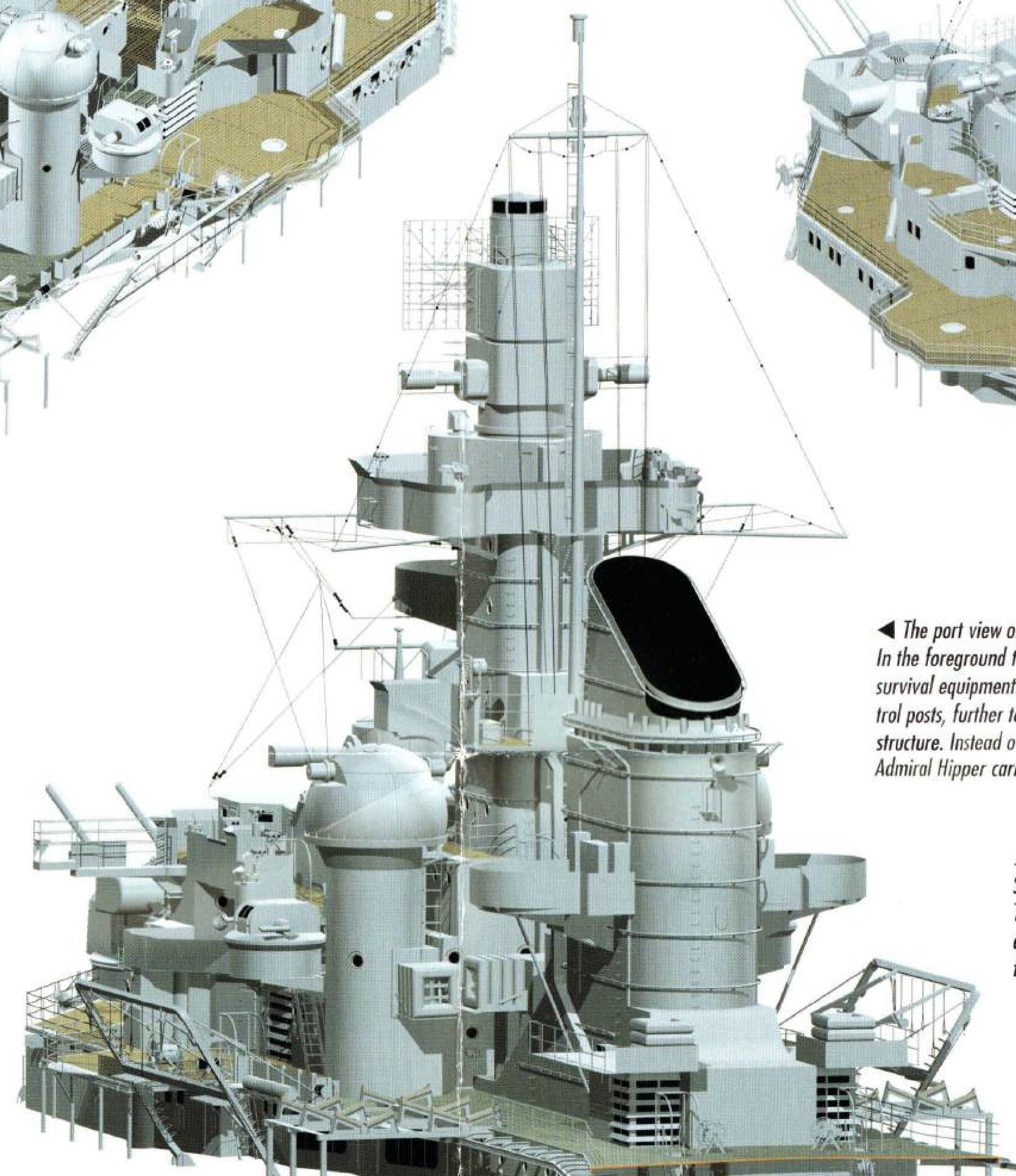
▼ Widok z góry prawej burty krążownika. Na pierwszym planie widoczna jest struktura rufowej nadbudówki z częściowym wyposażeniem optycznym i ratunkowym, jakie było zainstalowane na krążowniku. Pominięto artylerię plot, w skład której wchodziły działa kalibru 40 mm — Flak 28 Bofors — zamontowane na wieży C i rufowej nadbudówce. Zostały one zdjęte z okrętu w lutym 1946 roku

► *The top view on the starboard. In the foreground the aft superstructure with a part of the optical and rescue equipment. The Bofors 40 mm Flak 28 anti aircraft guns on the C turret and the aft superstructure are not included — they were dismantled in February 1946.*



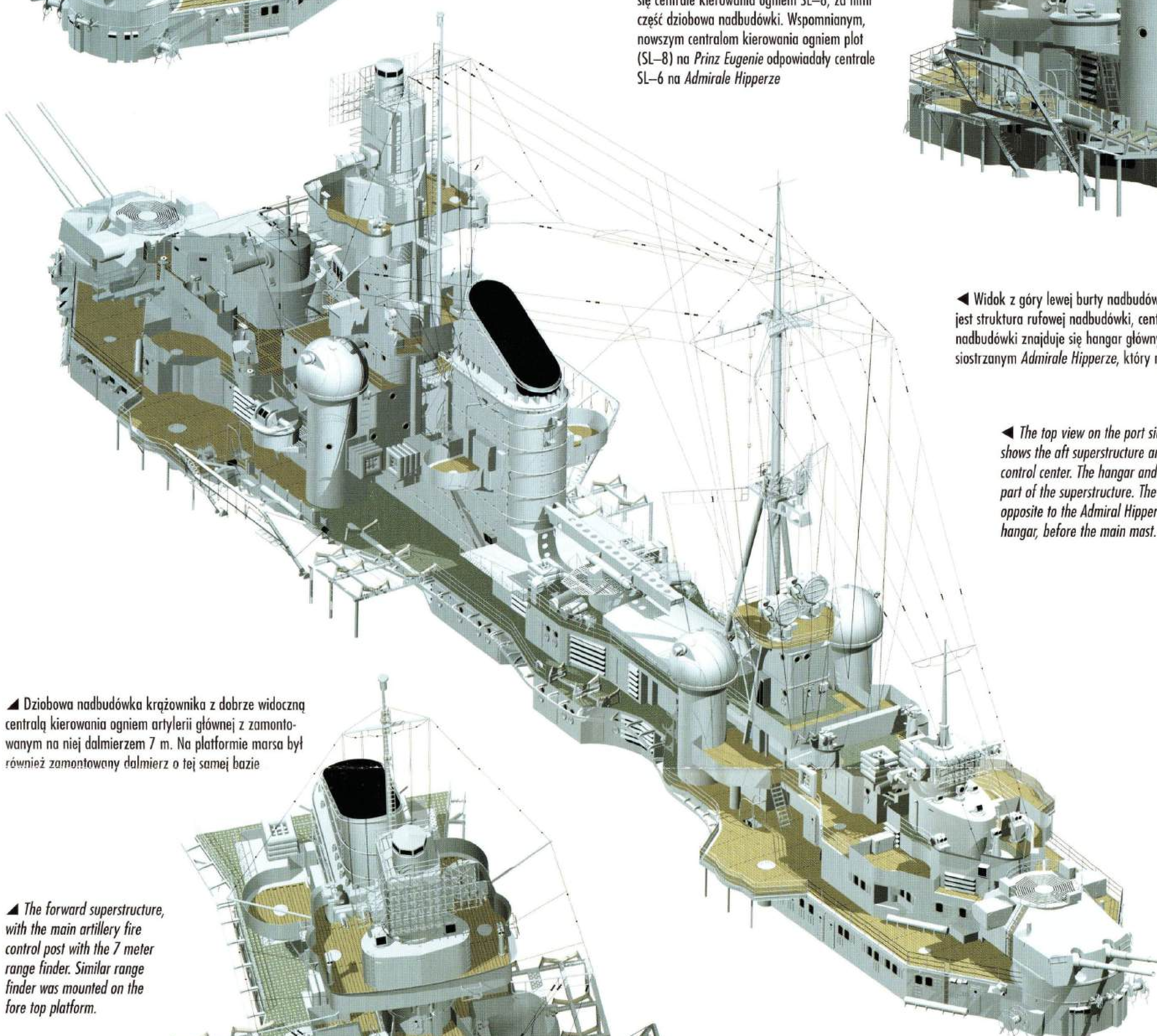
▼ Widok z góry prawej burty nadbudówki krążownika — od strony dziobu. Na rysunku można dokładnie zauważyć konstrukcję hangaru głównego, który był inny niż na *Admirale Hipperze*. Pokrywa luku hangaru składała się — przesuwała w stronę rufy, dając pełny dostęp do wnętrza hangaru i znajdujących się w nim wodnosamolotów

▼ *The top view on the starboard side of the forward superstructure. The drawing shows the construction of the hangar in detail. The hangar was different than that on the Admiral Hipper. The hatch folded towards the stern, giving full access to the hangar and the seaplanes inside.*



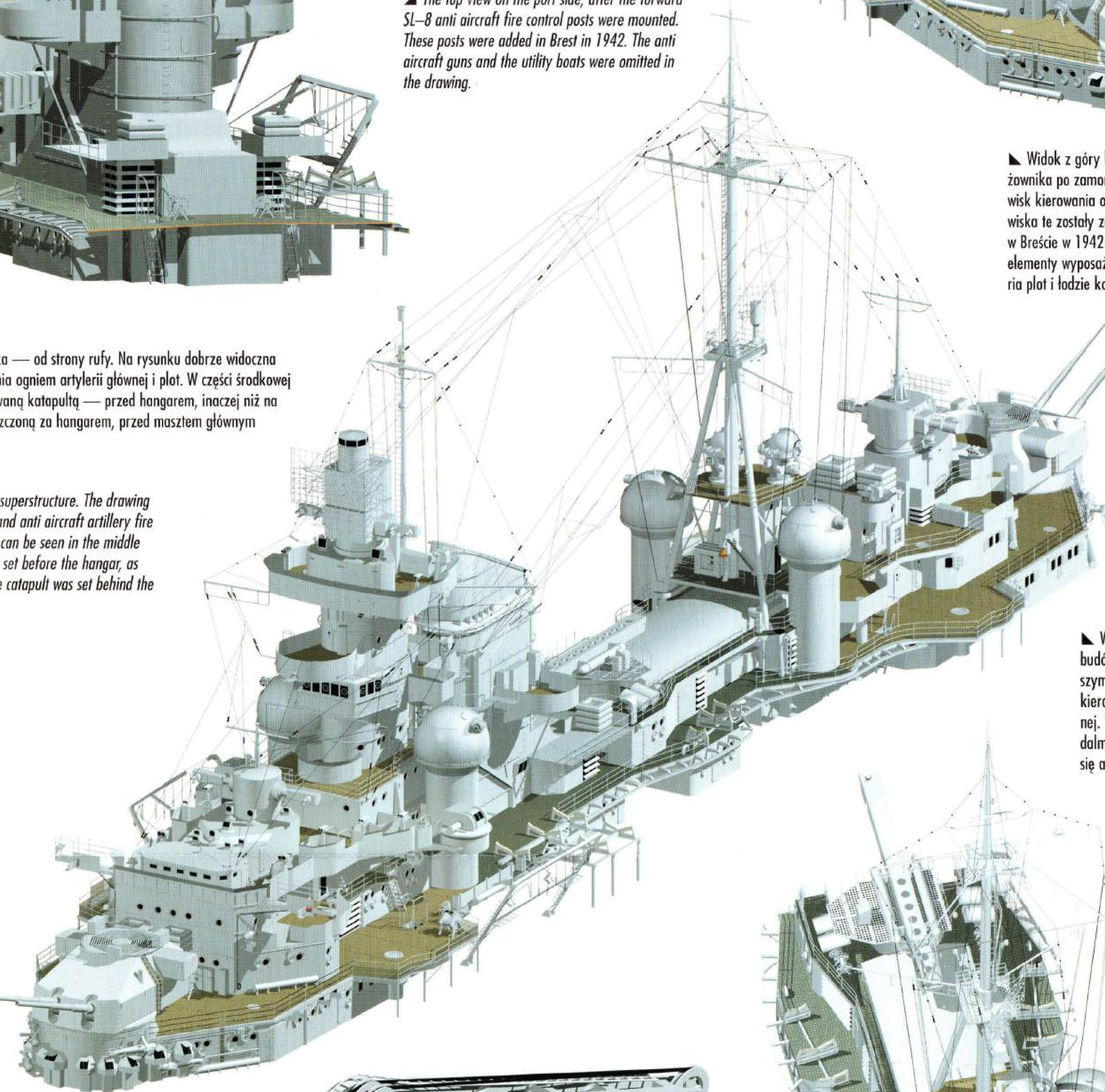
► Widok lewej buty nadbudówki dziobowej krążownika, na pierwszym planie widoczna jest struktura komina głównego i elementów wyposażenia ratunkowego. Za nim znajdują się centrale kierowania ogniem SL–8, za nimi część dziobowa nadbudówki. Wspomnianym, nowszym centralom kierowania ogniem plot (SL–8) na *Prinz Eugenie* odpowiadały centrale SL–6 na *Admirale Hipperze*

◄ *The port view on the forward superstructure. In the foreground the funnel structure and the survival equipment. Behind the SL–8 fire control posts, further to the rear the forward superstructure. Instead of the newer SL–8 posts, the Admiral Hipper carried the older SL–6 version.*



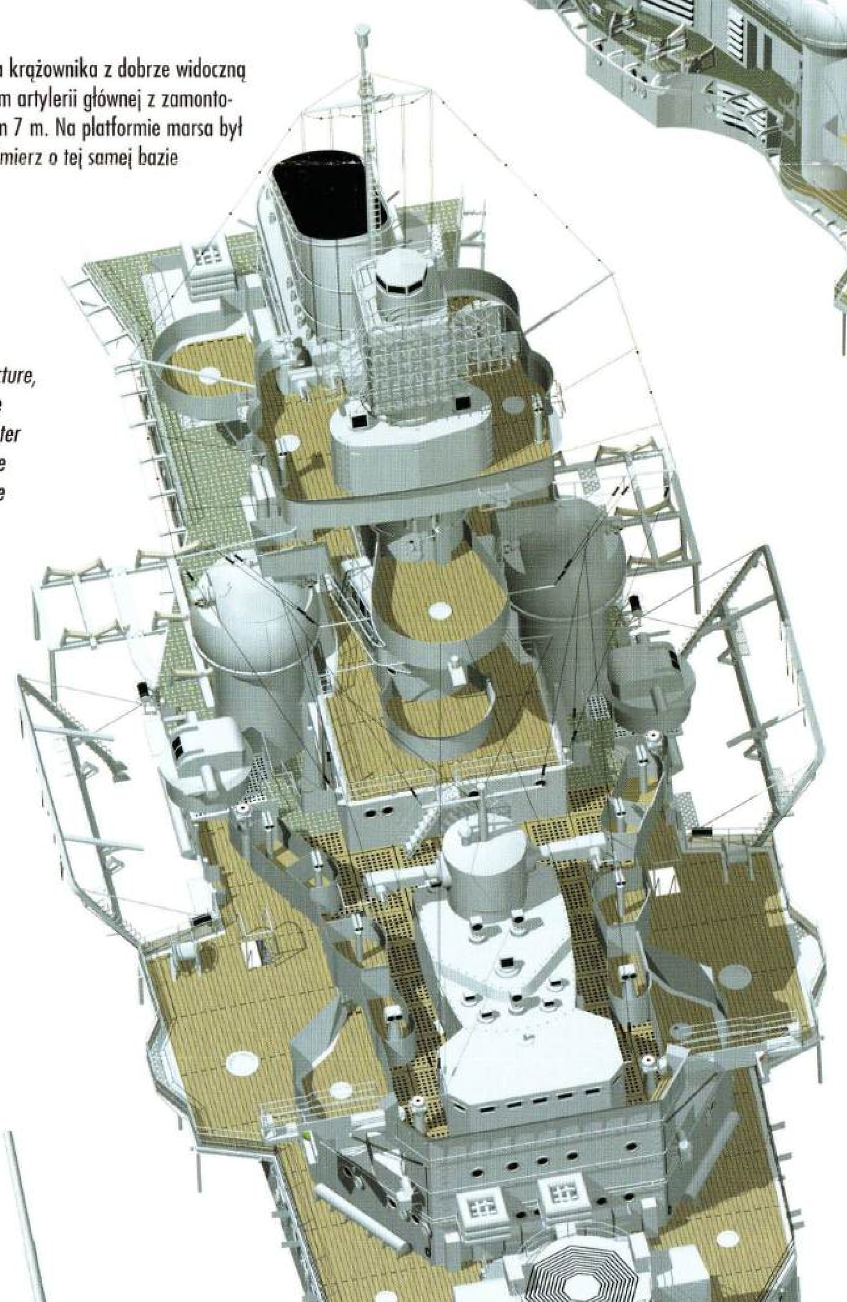
◄ Widok z góry lewej burty nadbudówki krążownika — od strony rufy. Na rysunku dobrze widoczna jest struktura rufowej nadbudówki, centrali kierowania ogniem artylerii głównej i plot. W części środkowej nadbudówki znajduje się hangar główny z zamontowaną katapultą — przed hangarem, inaczej niż na siostrzanym *Admirale Hipperze*, który miał ją umieszczoną za hangarem, przed masztem głównym

◄ *The top view on the port side of the aft superstructure. The drawing shows the aft superstructure and the main and anti aircraft artillery fire control center. The hangar and the catapult can be seen in the middle part of the superstructure. The catapult was set before the hangar, as opposite to the Admiral Hipper on which the catapult was set behind the hangar, before the main mast.*



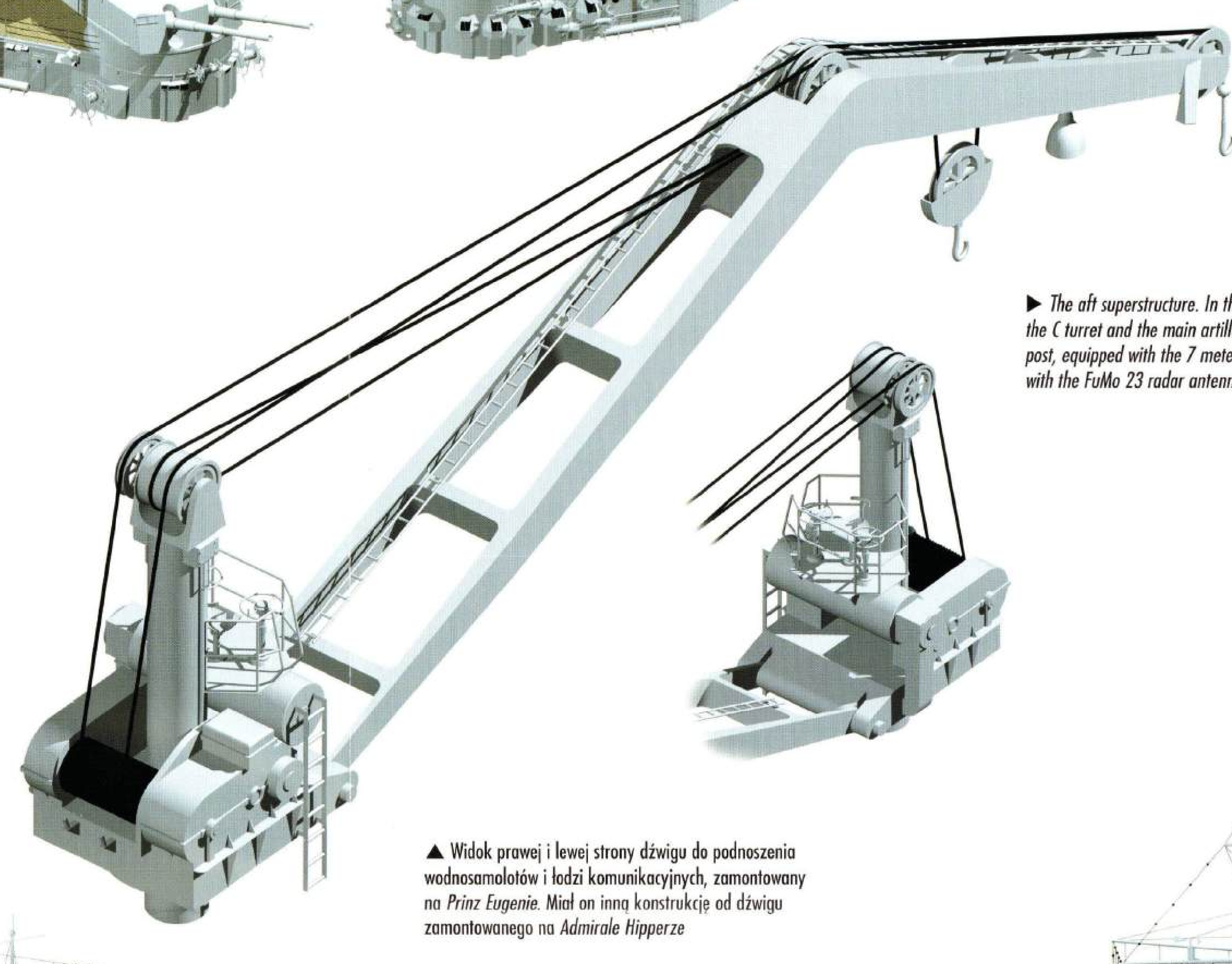
◢ *The top view on the port side, after the forward SL–8 anti aircraft fire control posts were mounted. These posts were added in Brest in 1942. The anti aircraft guns and the utility boats were omitted in the drawing.*

◣ Widok z góry lewej burty nadbudówki krążownika po zamontowaniu dziobowych stanowisk kierowania ogniem plot typu SL–8. Stanowiska te zostały zamontowane na krążowniku w Breście w 1942 roku. Na rysunku pominięto elementy wyposażenia okrętu, takie jak artyleria plot i łodzie komunikacyjne



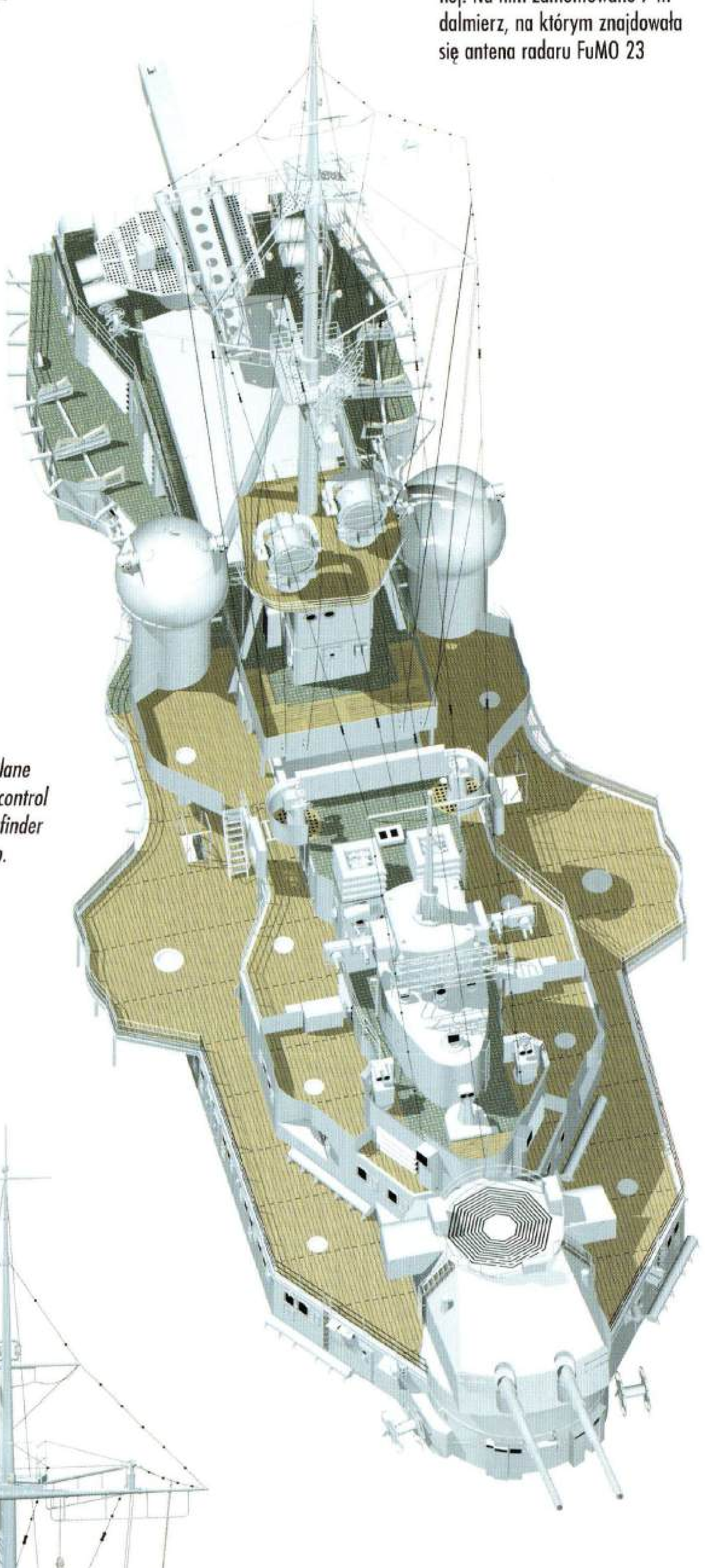
◢ Dziobowa nadbudówka krążownika z dobrze widoczną centralą kierowania ogniem artylerii głównej z zamontowanym na niej dalmierzem 7 m. Na platformie marsa był również zamontowany dalmierz o tej samej bazie

◢ *The forward superstructure, with the main artillery fire control post with the 7 meter range finder. Similar range finder was mounted on the fore top platform.*



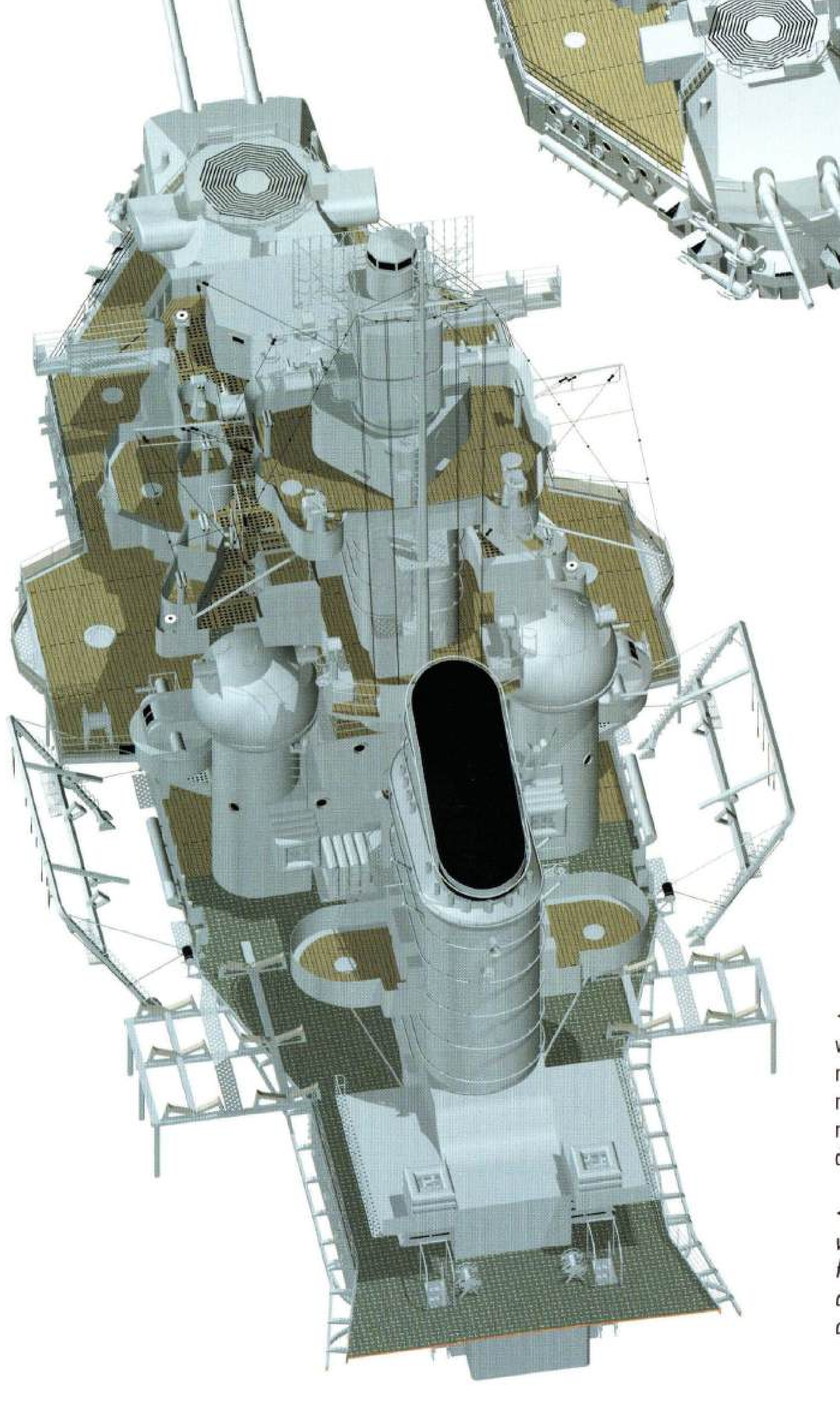
▲ Widok prawej i lewej strony dźwigu do podnoszenia wodnosamolotów i łodzi komunikacyjnych, zamontowany na *Prinz Eugenie*. Miał on inną konstrukcję od dźwigu zamontowanego na *Admirale Hipperze*

▲ *The left and right view on the seaplane and utility boat lifting crane on the Prinz Eugen. The crane differed from the one set on the Admiral Hipper.*



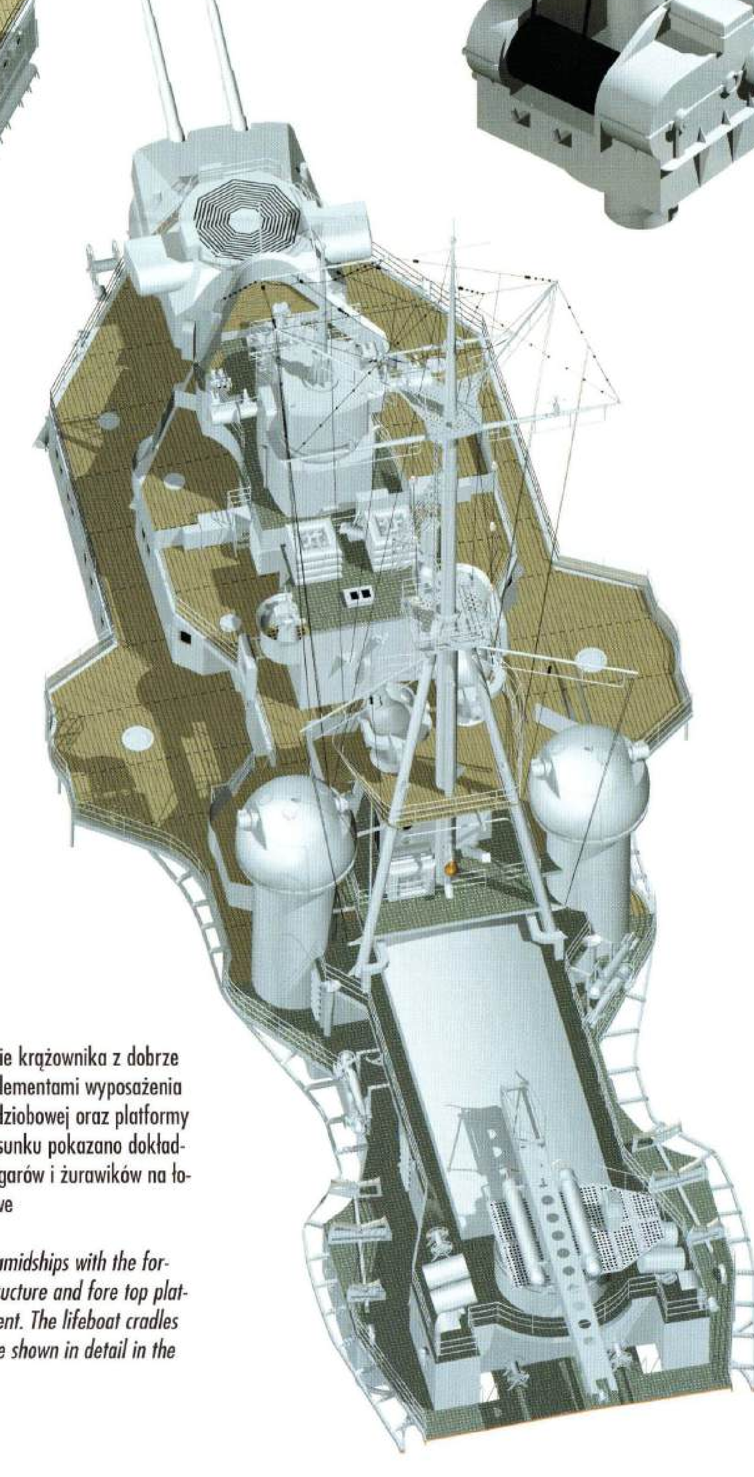
◣ Widok rufowej struktury nadbudówki krążownika. Na pierwszym planie wieża C i stanowisko kierowania ogniem artylerii głównej. Na nim zamontowano 7 m dalmierz, na którym znajdowała się antena radaru FuMO 23

► *The aft superstructure. In the first plane the C turret and the main artillery fire control post, equipped with the 7 meter range finder with the FuMo 23 radar antenna on top.*



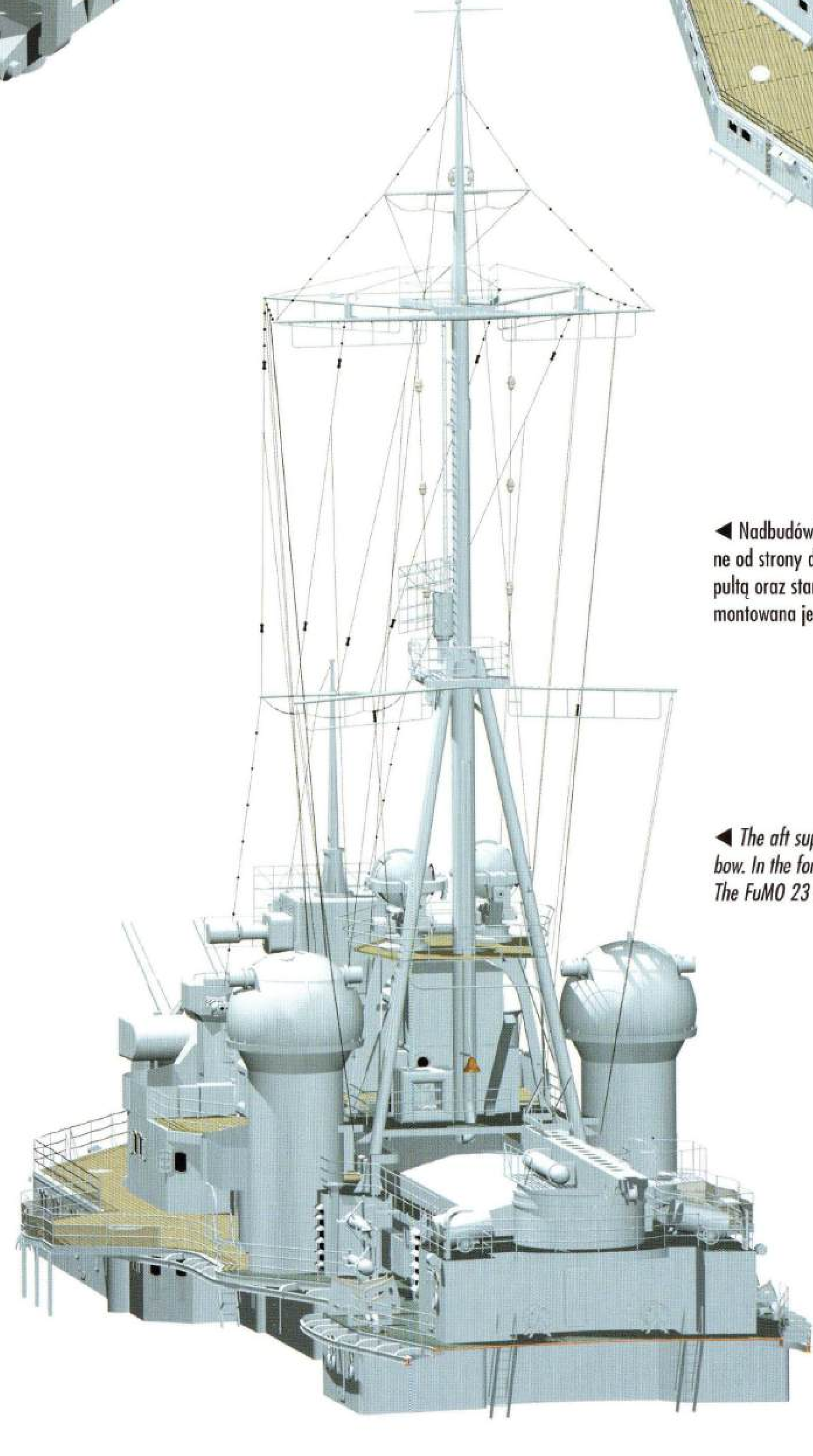
◄ Śródokręcie krążownika z dobrze widocznymi elementami wyposażenia nadbudówki dziobowej oraz platformy marsa. Na rysunku pokazano dokładnie wygląd legarów i żurawików na łodzie ratunkowe

◄ *Cruiser's amidships with the forward superstructure and fore top platform equipment. The lifeboat cradles and davits are shown in detail in the drawing.*



◄ Widok struktury rufowej nadbudówki. Dobrze widoczne są katapulta — znajdująca się przed hangarem lotniczym, rufowe stanowiska SL–8 i konstrukcja masztu głównego z poszczególnymi pomostami

◄ *The aft superstructure. The catapult, set before the seaplane hangar, the aft SL–8 posts and the main mast construction are plainly visible.*

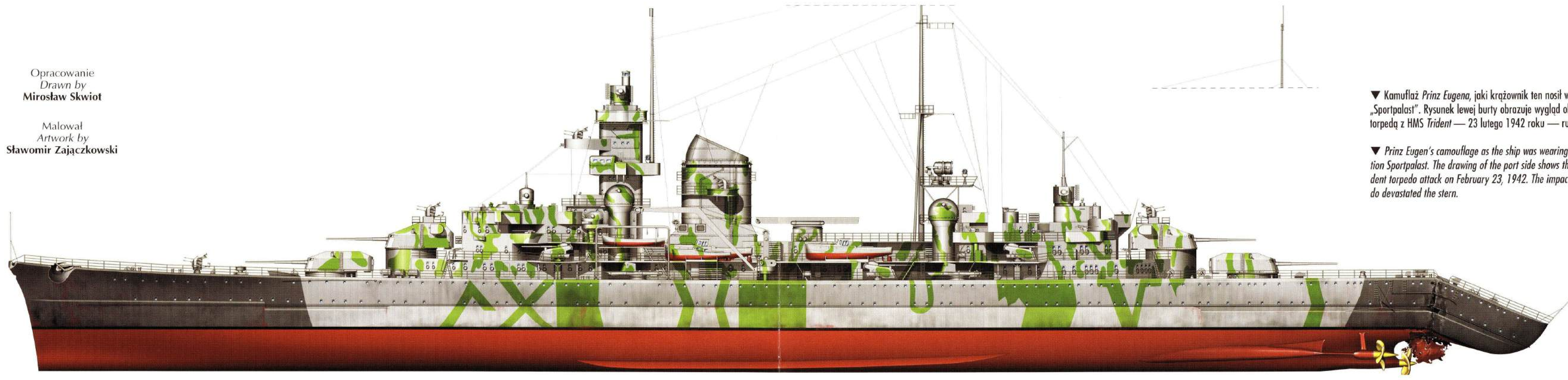


◄ Nadbudówka rufowa i śródokręcie krążownika widoczne od strony dziobu. Na pierwszym planie hangar z katapultą oraz stanowiskami SL–8. na maszcie głównym zamontowana jest antena radaru FuMO 25

◄ *The aft superstructure and amidships as seen from the bow. In the foreground the hangar, catapult and SL–8 posts. The FuMO 23 radar antenna is set on the main mast.*

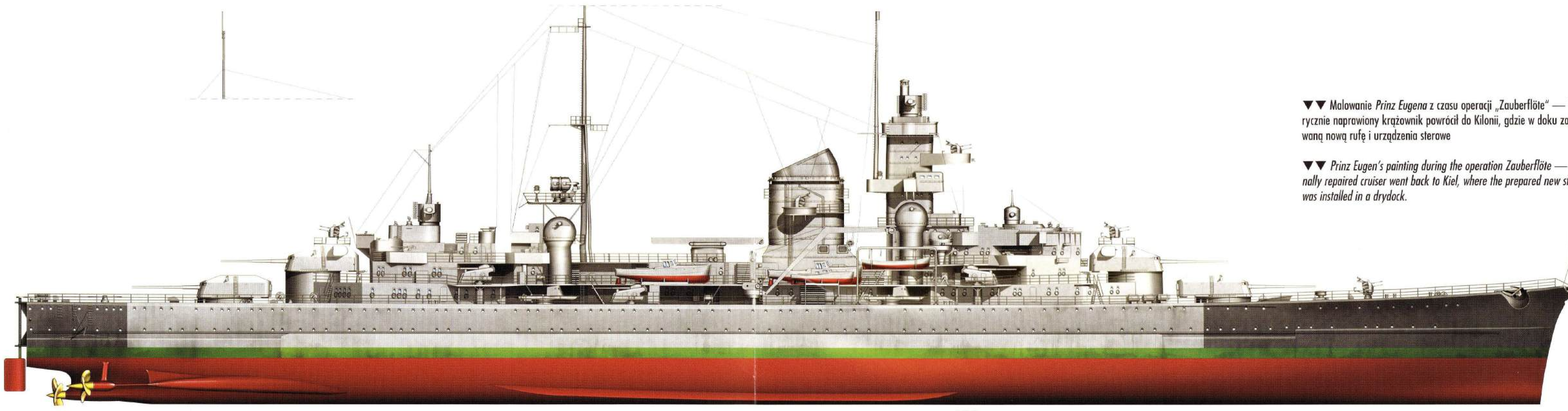
Opracowanie
Drawn by
Mirosław Skwiot

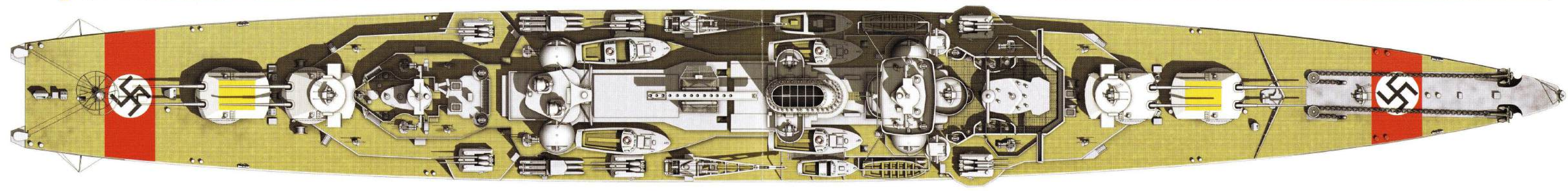
Malował
Artwork by
Sławomir Zajączkowski



▼ Kamuflaż *Prinz Eugena*, jaki krążownik ten nosił w trakcie operacji „Sportpalast". Rysunek lewej burty obrazuje wygląd okrętu po trafieniu torpedą z HMS *Trident* — 23 lutego 1942 roku — rufa jest przełamana

▼ *Prinz Eugen's camouflage as the ship was wearing during the operation Sportpalast. The drawing of the port side shows the effect of HMS Trident torpedo attack on February 23, 1942. The impact of a single torpedo devastated the stern.*

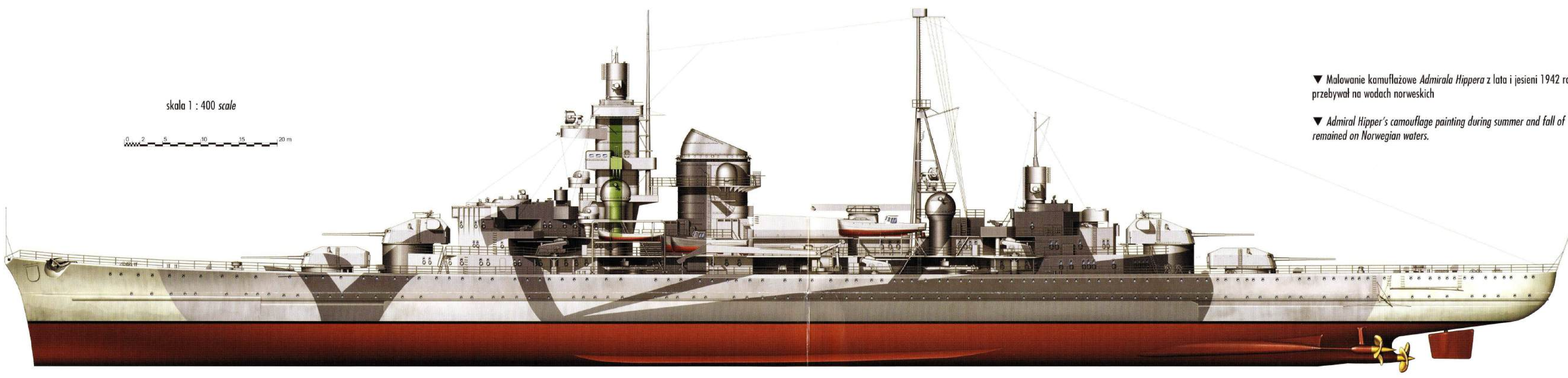




▼▼ Malowanie *Prinz Eugena* z czasu operacji „Zauberflöte" — 15 maja 1942 roku. Prowizorycznie naprawiony krążownik powrócił do Kilonii, gdzie w doku zamontowano na nim przygotowaną nową rufę i urządzenia sterowe

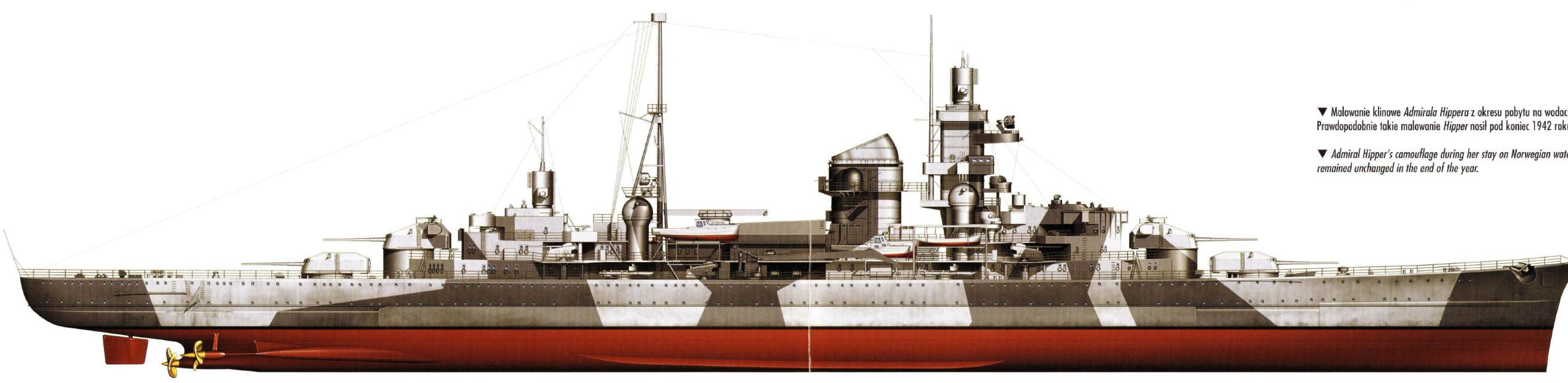
▼▼ *Prinz Eugen's painting during the operation Zauberflöte — May 15, 1942. The provisionally repaired cruiser went back to Kiel, where the prepared new stern and steering machinery was installed in a drydock.*

skala 1 : 400 *scale*



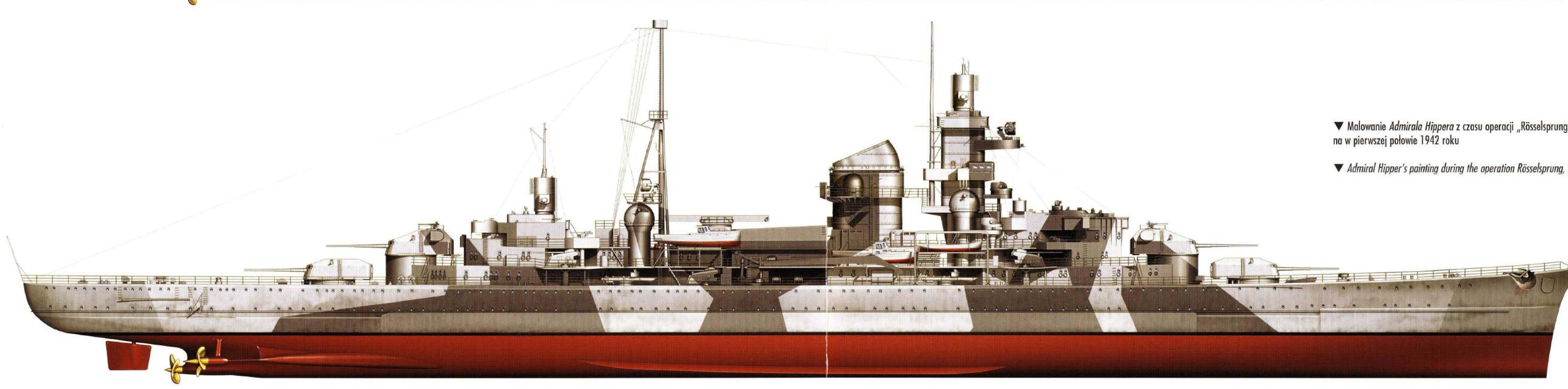
▼ Malowanie kamuflażowe *Admirala Hippera* z lata i jesieni 1942 roku, kiedy krążownik przebywał na wodach norweskich

▼ *Admiral Hipper's camouflage painting during summer and fall of 1942, when the cruiser remained on Norwegian waters.*



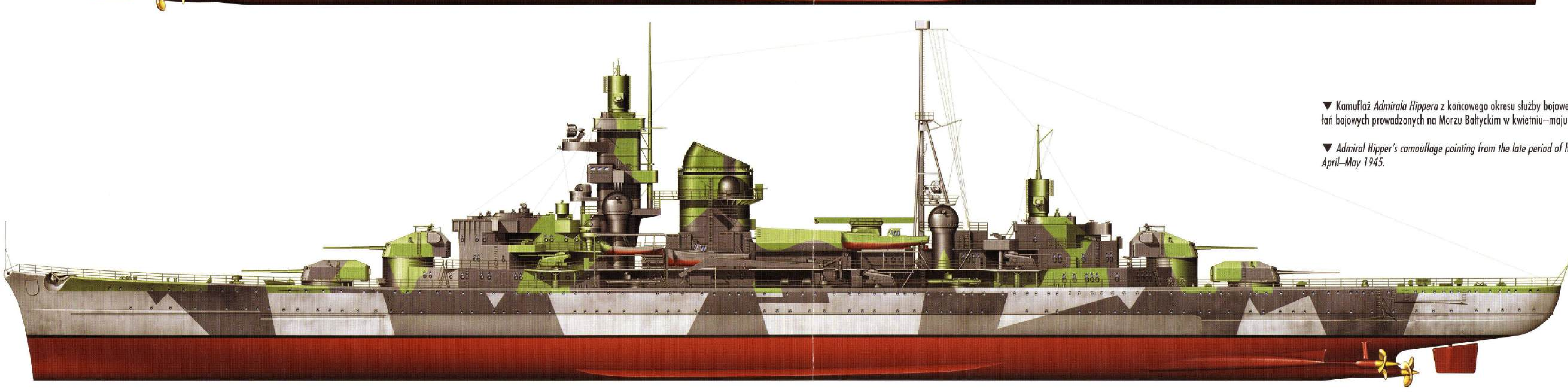
▼ Malowanie klinowe *Admirala Hippera* z okresu pobytu na wodach norweskich w 1942 roku. Prawdopodobnie takie malowanie *Hipper* nosił pod koniec 1942 roku

▼ *Admiral Hipper's camouflage during her stay on Norwegian waters in 1942. It probably remained unchanged in the end of the year.*



▼ Malowanie *Admirala Hippera* z czasu operacji „Rösselsprung" — została ona przeprowadzona w pierwszej połowie 1942 roku

▼ *Admiral Hipper's painting during the operation Rösselsprung, made in the first part of 1942.*



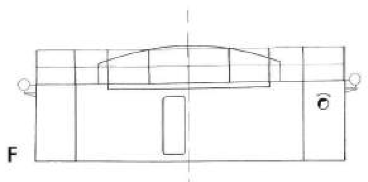
▼ Kamuflaż *Admirala Hippera* z końcowego okresu służby bojowej , a dokładniej z czasu działań bojowych prowadzonych na Morzu Bałtyckim w kwietniu–maju 1945 roku

▼ *Admiral Hipper's camouflage painting from the late period of her service on the Baltic in April–May 1945.*

Nadbudówka rufowa z hangarem lotniczym

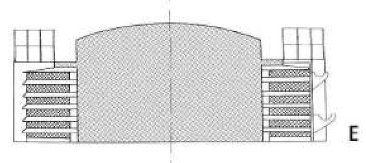
After superstructure with hangar

Opracowanie i rysunek
Drawn and traced by
Witold Koszela



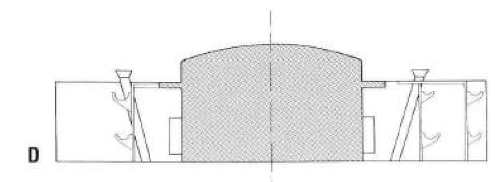
▲ widok nadbudówki od strony dziobu — wręga nr 97

▲ *front view of the superstructure — frame no. 97*



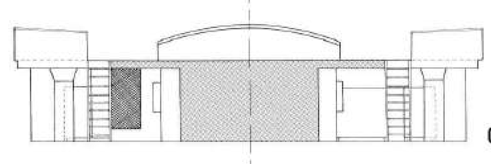
▲ przekrój nadbudówki na wrędze nr 84,0. Widok od strony rufy

▲ *cutaway of the superstructure, frame no. 84.0, stern view*



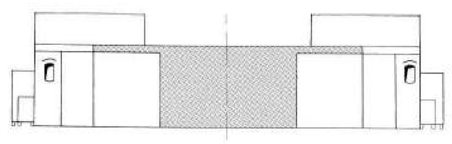
▲ przekrój nadbudówki na wrędze nr 83,4. Widok od strony dziobu

▲ *cutaway of the superstructure, frame no. 83.4, front view*



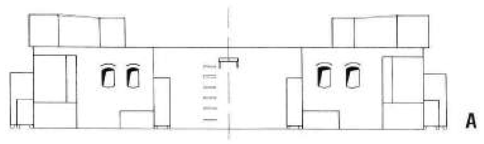
▲ przekrój nadbudówki na wrędze nr 69,5. Widok od strony rufy

▲ *cutaway of the superstructure, frame no. 69.5, stern view*



▲ przekrój nadbudówki na wrędze nr 68,0. Widok od strony dziobu.

▲ *cutaway of the superstructure, frame no. 68.0, front view*

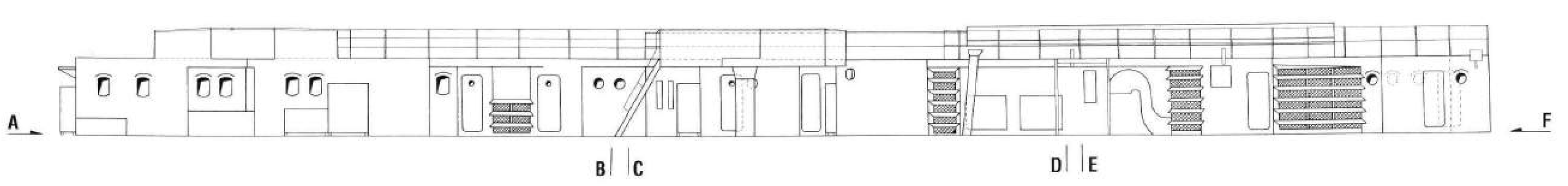


▲ widok nadbudówki od strony rufy, wręga nr 50

▲ *stern view of the superstructure, frame no. 50*

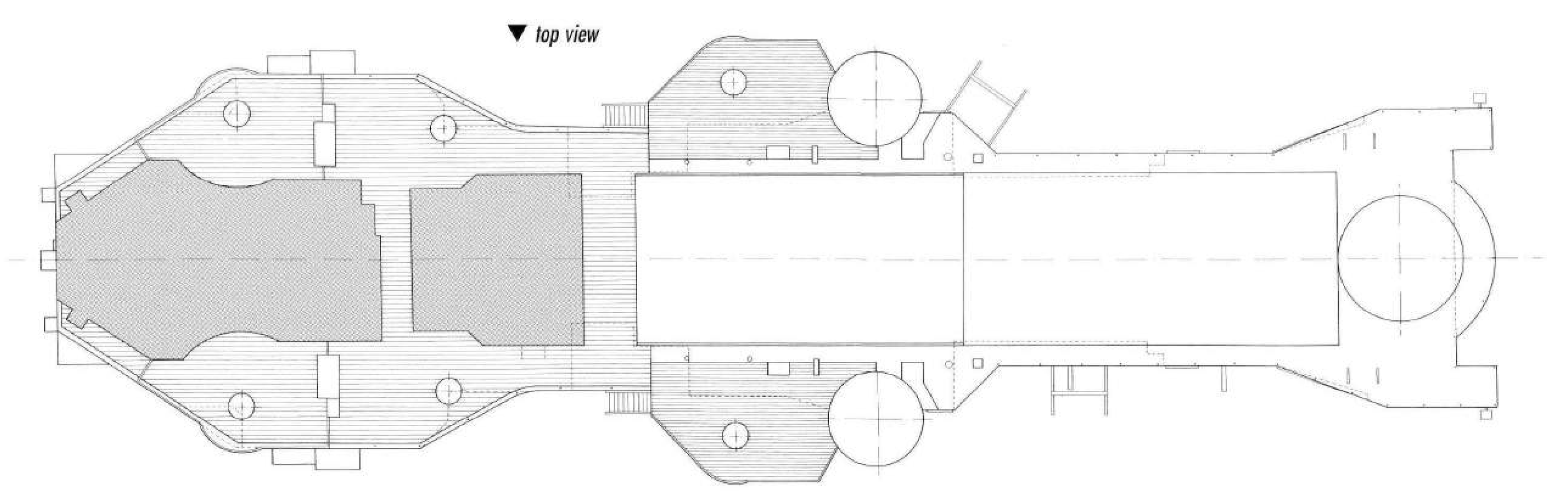
UWAGA: na rysunkach nadbudówki rufowej pominięto detale wyposażenia

NOTE: on drawings of the after superstructure equipment details are omitted



▲ widok z boku

▲ *side view*

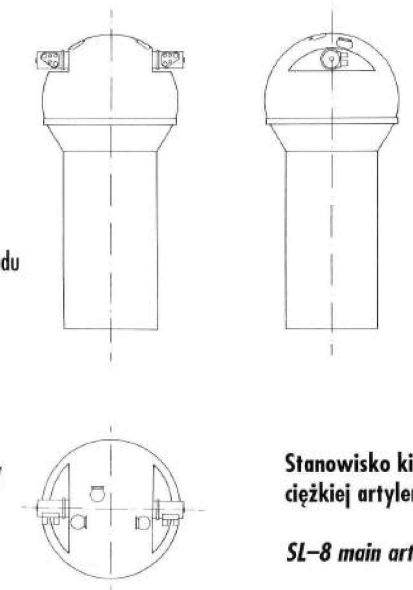


▼ widok z góry

▼ *top view*

skala 1 : 200 *scale*

0 2 4 6 8 10 12 14 16 18 20 m



► widok z przodu

► *front view*

◄ widok z boku

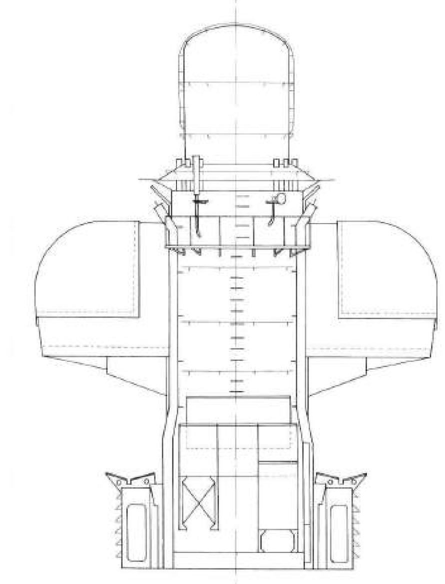
◄ *side view*

► widok z góry

► *top view*

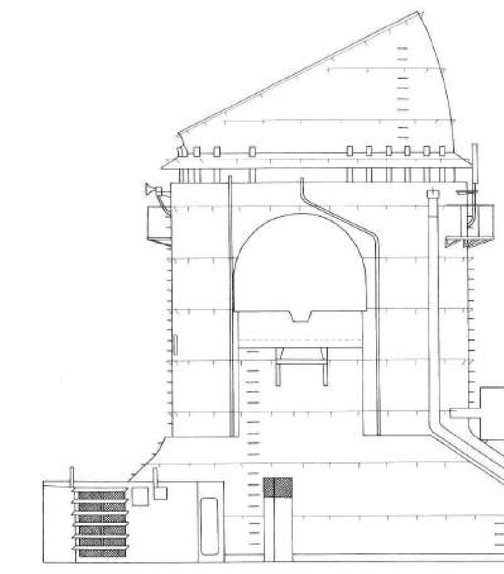
Stanowisko kierowania ogniem ciężkiej artylerii plot typu SL–8

SL–8 main artillery fire control post



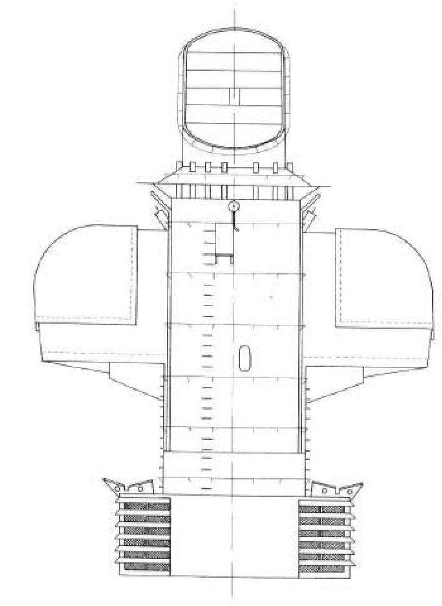
▲ widok od strony dziobu

▲ *front view*



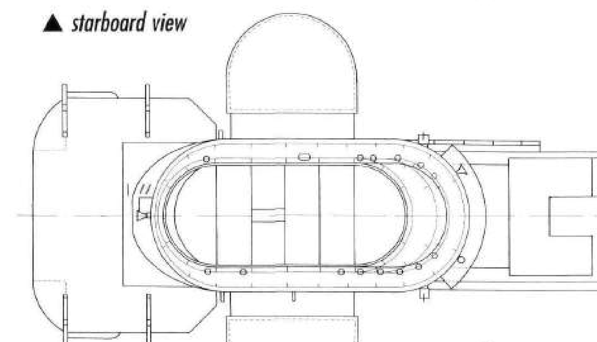
▲ widok od prawej burty

▲ *starboard view*



▲ widok od strony rufy, wręga 97,8

▲ *stern view, frame no. 97.8*

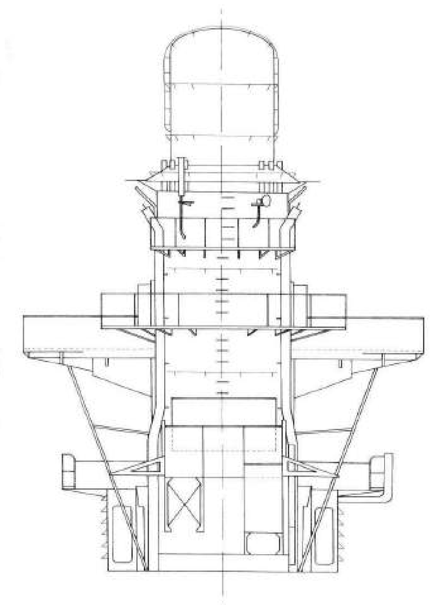


▲ widok z góry

▲ *top view*

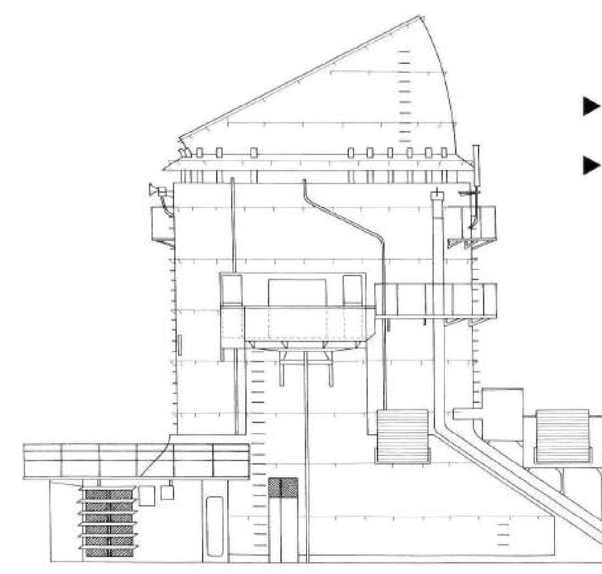
Komin krążownika po wejściu do służby

Cruiser's funnel after commission



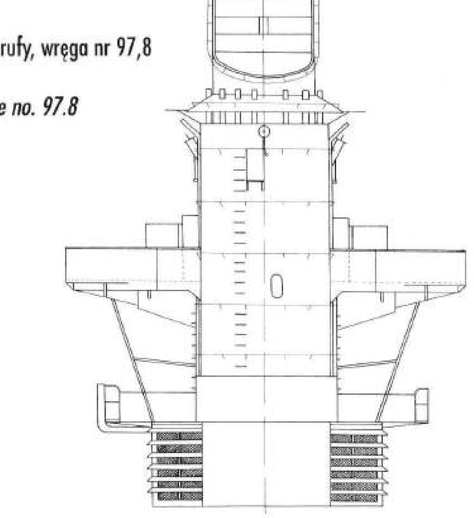
▲ widok od strony dziobu, wręga nr 115

▲ *front view, frame no. 115*



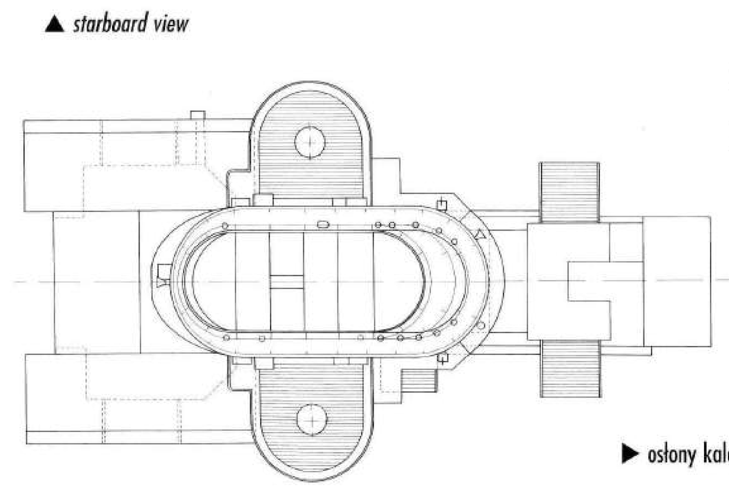
▲ widok z prawej burty

▲ *starboard view*



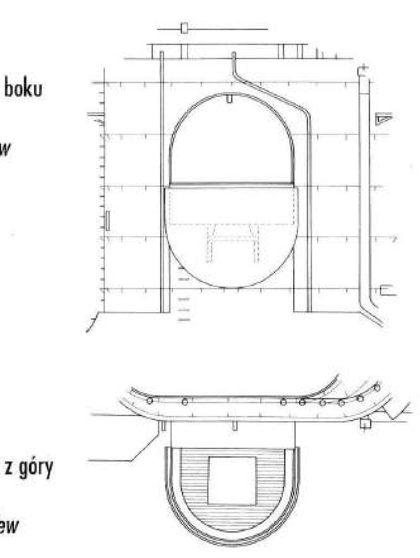
► widok od strony rufy, wręga nr 97,8

► *stern view, frame no. 97.8*



▲ widok z góry

▲ *top view*



► widok z boku

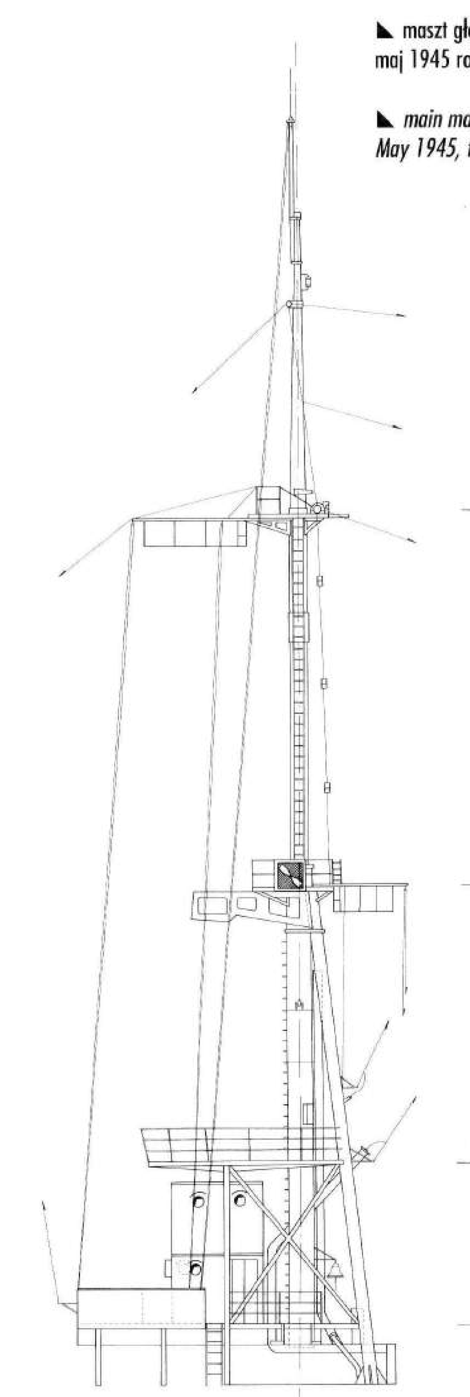
► *side view*

► osłony kalotten, widok z góry

◥ *kalotten covers, top view*

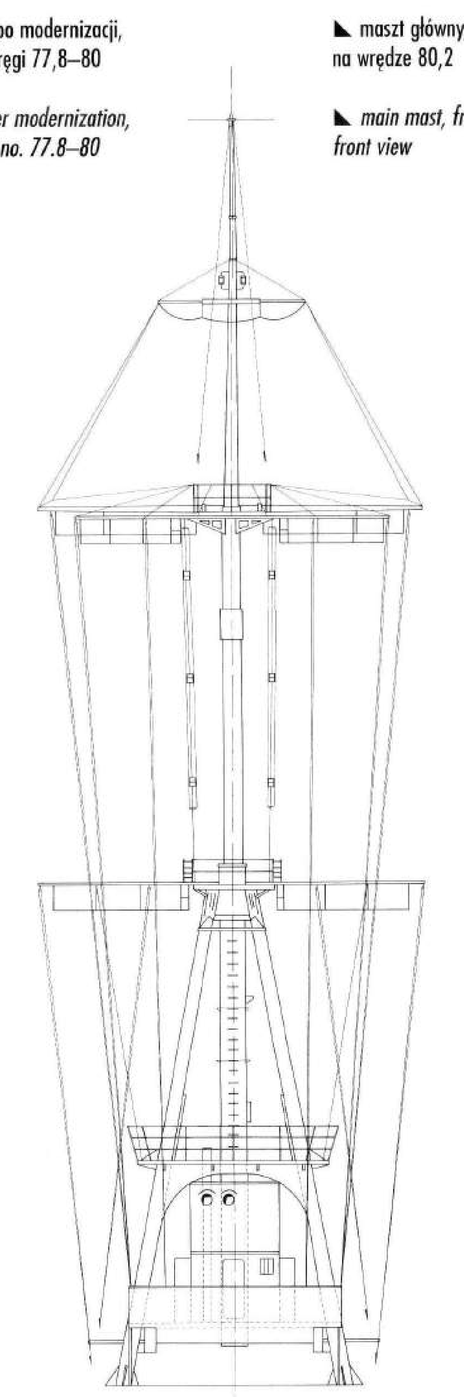
Komin krążownika w maju 1945 roku

Cruiser's funnel, May 1945



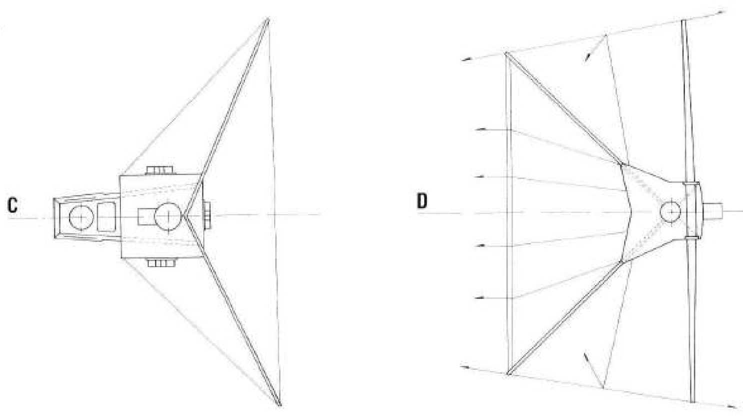
◣ maszt główny po modernizacji, maj 1945 roku, wręgi 77,8–80

◣ *main mast after modernization, May 1945, frame no. 77.8–80*



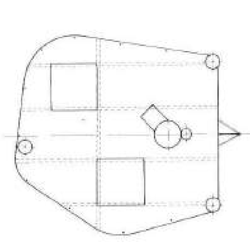
◣ maszt główny, widok od dziobu na wrędze 80,2

◣ *main mast, frame no. 80.2, front view*



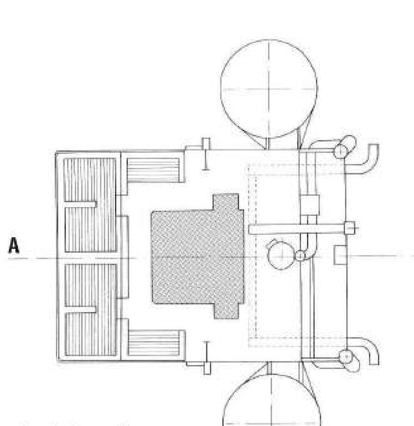
◣◢ platformy na maszcie

◣◢ *mast platforms*



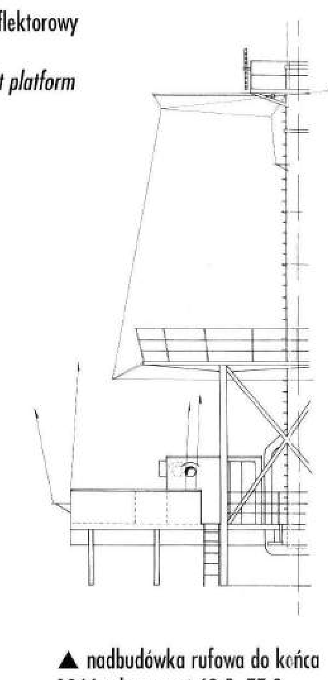
◄ pomost reflektorowy

◄ *searchlight platform*



◥ nadbudówka rufowa

◥ *after superstructure*

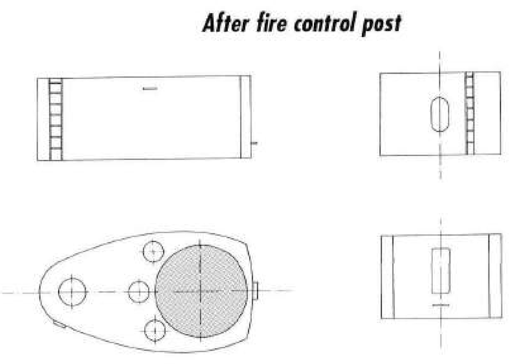


▲ nadbudówka rufowa do końca 1944 roku, wręgi 69,5–77,8

▲ *after superstructure till 1944, frames no. 69.5–77,8*

Rufowe stanowisko kierowania ogniem

After fire control post



► widok z boku

► *side view*

◄ widok z tyłu

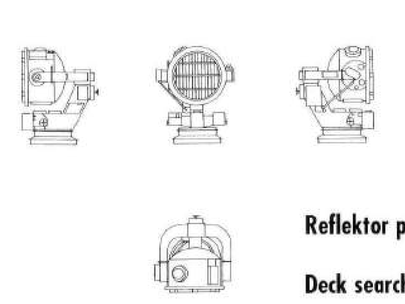
◄ *back view*

► widok od góry

► *top view*

◄ widok od dziobu

◄ *front view*

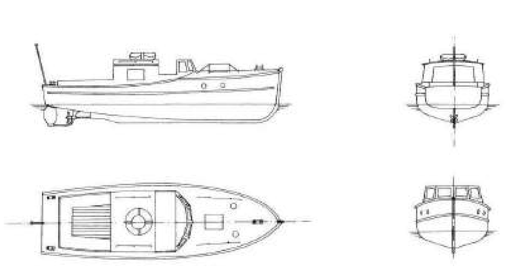


Reflektor pokładowy

Deck searchlight

Szalupy i łodzie okrętowe

Boats



► widok z boku

► *side view*

► widok z góry

► *top view*

◄ widok z tyłu

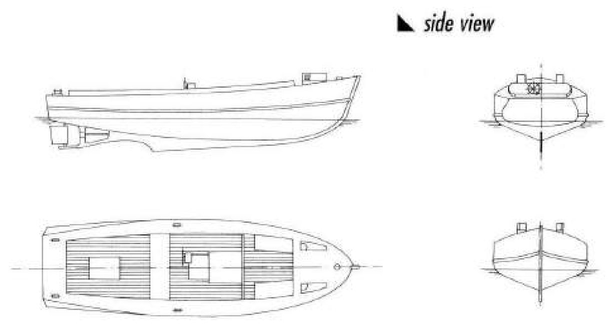
◄ *stern view*

◄ widok od dziobu

◄ *front view*

▲ jol motorowy

▲ *motor yawl*



◣ widok z boku

◣ *side view*

◥ widok z góry

◥ *top view*

◄ widok z tyłu

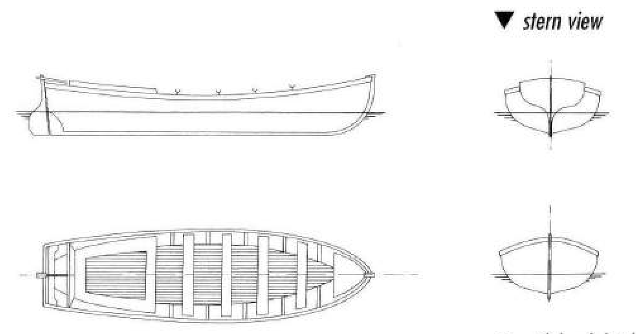
◄ *stern view*

◄ widok od dziobu

◄ *front view*

▲ kuter

▲ *cutter*



► widok z boku

► *side view*

► widok z góry

► *top view*

▼ widok z tyłu

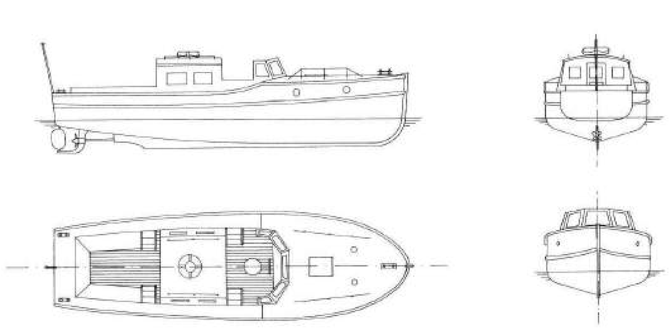
▼ *stern view*

▲ widok od dziobu

▲ *front view*

▲ pinasa

▲ *pinnace*



◄ widok z tyłu

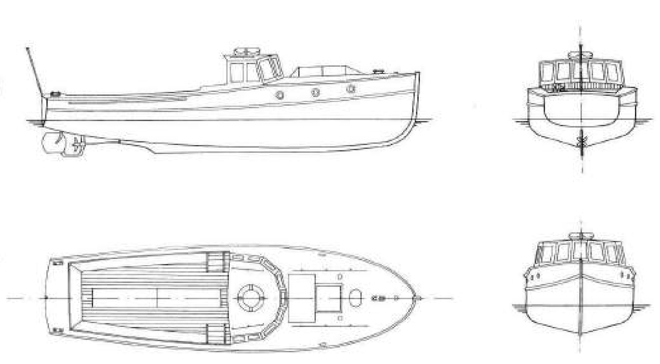
◄ *stern view*

◄ widok od dziobu

◄ *front view*

▲ pinasa motorowa

▲ *motor pinnace*



► widok z boku

► *side view*

► widok z góry

► *top view*

◄ widok z tyłu

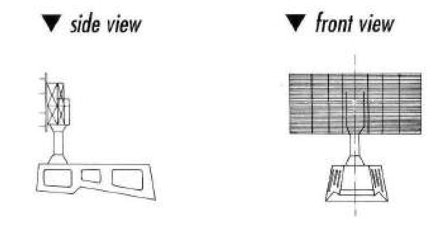
◄ *stern view*

◄ widok od dziobu

◄ *front view*

▲ łódź komunikacyjna

▲ *utility boat*

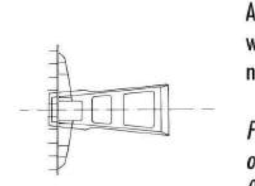


▼ widok z boku

▼ *side view*

▼ widok z przodu

▼ *front view*



► widok z góry

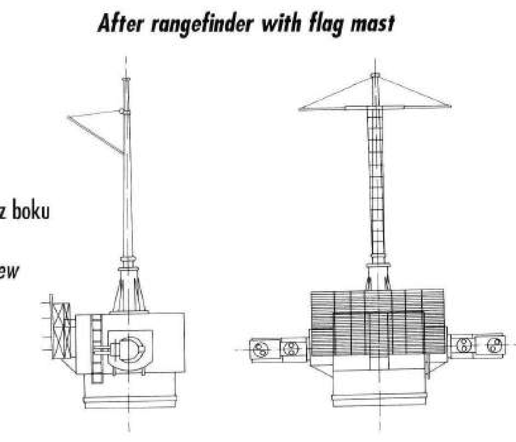
► *top view*

Antena radaru FuMo 25 zamontowana na platformie masztu głównego w okresie 08.1944–05.1945

FuMO 25 radar antenna installed on the main mast platform, 08.1944–05.1945

Rufowy dalmierz z flagsztokiem

After rangefinder with flag mast

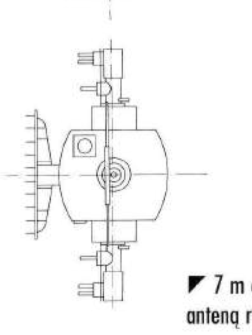


► widok z boku

► *side view*

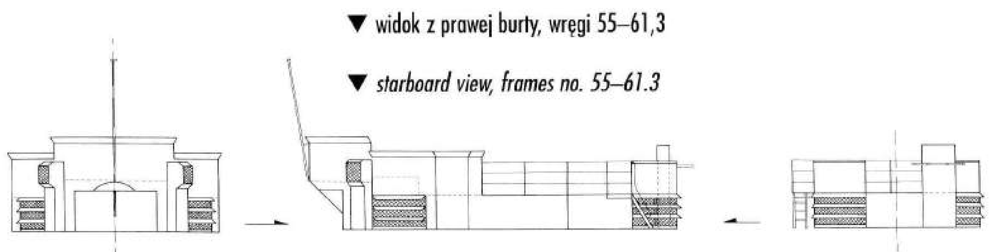
▲ widok od strony rufy

▲ *stern view*



◤ 7 m dalmierz rufowy z zamontowaną anteną radaru FuMo 23, widok z góry

◤ *7 m after rangefinder with FuMO 23 radar antenna, top view*



▼ widok z prawej burty, wręgi 55–61,3

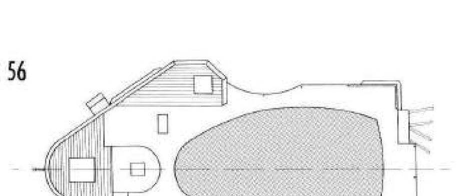
▼ *starboard view, frames no. 55–61.3*

▲ widok od strony rufy, wręga 56

▲ *stern view, frame no. 56*

▲ widok od strony dziobu, wręga 61,4

▲ *front view, frame no. 61.4*

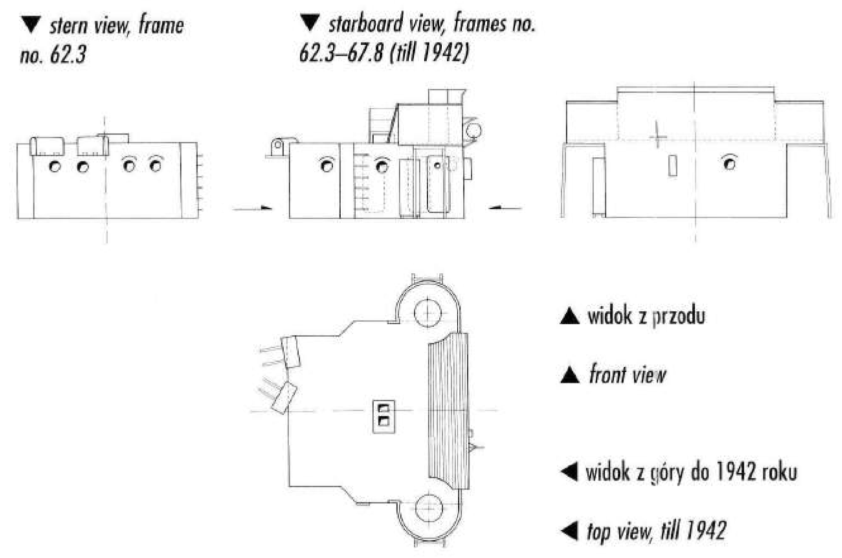


◥ widok z góry

◥ *top view*

Rufowe nocne stanowisko kierowania ogniem

After night fire control post



▼ widok od strony rufy, wręga 62,3

▼ *stern view, frame no. 62.3*

▼ widok z prawej burty, wręgi 62,3–67,8 (do 1942 roku)

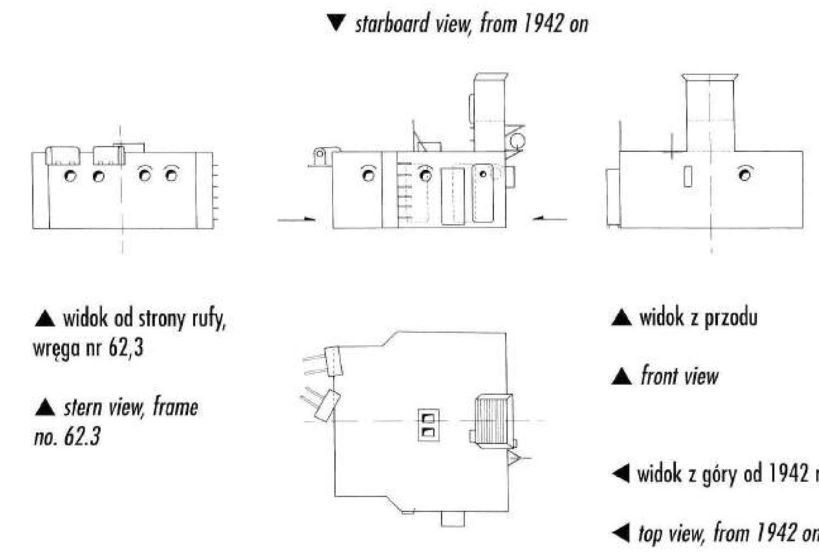
▼ *starboard view, frames no. 62.3–67.8 (till 1942)*

▲ widok z przodu

▲ *front view*

◄ widok z góry do 1942 roku

◄ *top view, till 1942*



▼ widok z prawej burty od 1942 roku

▼ *starboard view, from 1942 on*

▲ widok od strony rufy, wręga nr 62,3

▲ *stern view, frame no. 62.3*

▲ widok z przodu

▲ *front view*

◄ widok z góry od 1942 roku

◄ *top view, from 1942 on*

Nadbudówka dziobowa ciężkiego krążownika *Prinz Eugen* / *Main superstructure of the heavy cruiser Prinz Eugen*

